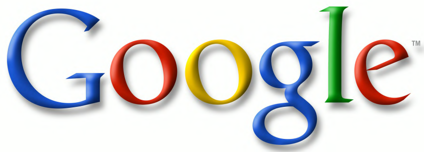
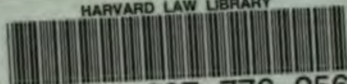
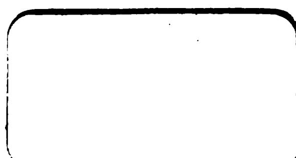



HARVARD LAW LIBRARY
3 2044 097 776 256


ACADEMIAE HARVARDIANAE IN
SIGILLVM NOV. ANG.
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS



Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrsanstalten.

Nach amtlichen Quellen.

Mit Genehmigung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten

herausgegeben

von

Moser,
Geh. Ober-Regierungsrath.

Jordan,
Wirkl. Legationsrath.

Jahrgang 1862.

Erste Hälfte.

Berlin  1862.

Druck und Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. Decker).

Inhalt

des ersten Bandes des Jahrgangs 1862.

Nach den zwei Hauptabschnitten: Gesetzgebung und Statistik abgetheilt und nach den Handelsgebieten in alphabetischer Folge geordnet.

(Die erste Zahl bedeutet die Nummer, die zweite die Seitenzahl.)

I. Gesetzgebung.

Venezuela.

Vereinigte Staaten von Amerika.

Württemberg (s. auch Zollverein).

Zollverein (s. auch Preußen).

II. Statistik.

Literatur.

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Wochenschrift
für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 1. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). **3. Januar 1862.**

Frankreichs Bergwerks- und Hüttenproduktion in den Jahren 1853 bis 1859.

I.

Der mächtige Aufschwung des gewerblichen Unternehmungsgeistes hat in dem verflossenen Decennium auch den Bergbau einer Entwickelung von ungeahnter Größe entgegengeführt. In raschem Schritte stieg die Produktion der Berg- und Hüttenwerke fast aller Länder Europas von Jahr zu Jahr, bis sie mit dem Jahre 1856 eine Höhe erreichte, die als das Resultat einer übermäßigen Kraftspannung um so weniger von Dauer sein konnte, als durch die kommerzielle Krisis von 1857 und die später eingetretenen politischen Verwickelungen dem Handel und der Industrie die nothwendige Grundlage für die weitere Ausdehnung ihrer Operationen, das Vertrauen in die Sicherheit der bestehenden Zustände entzogen ward. Wie in Deutschland, Belgien, England, so läßt sich auch in Frankreich dieser Entwickelungsgang verfolgen. Der von dem Minister des Ackerbaues, des Handels und der öffentlichen Arbeiten kürzlich an den Kaiser erstattete Bericht über die Bergwerks- und Hüttenproduktion in den Jahren 1853 bis 1859 gewährt hierüber die belehrendsten Aufschlüsse. Der Bericht, aus welchem wir die hauptsächlichen Data hervorheben wollen, beginnt mit einer Uebersicht der Französischen Bergwerksgesetzgebung.

Unter der alten Monarchie wurden die Bergwerke als eine Dependenz der Königlichen Domaine betrachtet und der Souverain allein konnte Konzessionen zu deren Ausbeutung ertheilen; diese Konzessionen wurden immer nur auf Zeit und in der Regel nur unter drückenden Bedingungen gegen gewisse dem Königlichen Schatz zufließende Gefälle, denen dann noch die Abgaben hinzutraten, welche in der Mehrzahl der Fälle an den Grundeigenthümer zu leisten waren, gegeben.

Nach Abschaffung der Feudalrechte stellte das Gesetz vom 28. Juli 1791 die Bergwerke zur Verfügung der Nation und ermächtigte die Regierung, dieselben zu verleihen; aber auch jetzt durften die Konzessionen nur auf Zeit ertheilt werden, und überdies war der ganze obere Theil der Lagerstätten bis zur Tiefe von 100 Fuß dem Eigenthümer der Oberfläche vorbehalten. Dieser Eigenthümer hatte sogar ein vorzügliches Anrecht auf die Beleihung. Es ist begreiflich, daß bei einer so prekären rechtlichen Stellung der Bergbau in seiner Entwickelung mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen hatte.

Es erschien endlich das Gesetz vom 21. April 1810, welches zwar in Uebereinstimmung mit dem Code Napoléon das Bergwerkseigenthum für konnex mit dem Eigenthum des Grundes und Bodens erklärte, zugleich aber die Bestimmung traf, daß die Regierung diese beiden Arten des Eigenthums von einander trennen und die Bergwerke an andere Personen als den Grundeigenthümer, unter der einzigen Bedingung einer Entschädigung für den letzteren, verleihen könne. Dieses Gesetz verordnete weiter, daß die Beleihungen von ewiger Dauer sein sollten: es hat dieselben in ein Eigenthum, welches unwiderruflich, wie jedes andere, und der Belastung mit Hypotheken und Realrechten fähig ist, umgewandelt. So ward erst den im Bergbau angelegten Kapitalien der erforderliche Grad von Sicherheit verschafft, und es kann in der That behauptet werden, daß das gedachte Gesetz der Französischen Bergwerksindustrie den Boden geebnet und den ersten Grund zu ihrer späteren Blüthe gelegt hat.

Indem das Gesetz vom 12. April 1810 das Bergeigenthum von dem Eigenthum der Oberfläche schied, hat dasselbe übrigens in die Kategorie der Bergwerke nur solche Mineralien gestellt, welche zum größeren Theile, sei es wegen ihrer Beschaffenheit, sei es wegen der Lagerung der Schichten, nur mittelst besonderer Vorrichtungen und nach gewissen technischen Regeln ausgebeutet werden können: alle übrigen Stoffe hat es in der Abhängigkeit von dem Eigenthum der Oberfläche gelassen, indem es sich darauf beschränkte, die Ausbeutung derselben entweder einer einfachen Erlaubniß, wenn sie nämlich zu der Kategorie der zerstreuten Lagerstät-

ten (minières) gehören, wie die Rasen-Eisenerze und die zur Eisengewinnung geeigneten Schwefelkiese, ebenso beim Torf — oder aber bloßen Polizeireglements, wenn sie in die Kategorie der Steinbrüche gehören, wie Schiefer, Sandstein, Bausteine, Marmor, Granit u. a. m. zu unterwerfen.

Es werden endlich als Bergwerksprodukte und demnach als mögliche Gegenstände der Verleihung nur betrachtet: die brennbaren Mineralien, die Bitumina, der Schwefel, der Alaun und sämmtliche Fossilien metallischer Natur, mit Ausnahme der Rasen-Eisenerze, welche, wie oben bemerkt, unter die Kategorie der zerstreuten Lagerstätten gebracht sind.

Unter den hiernach dem Bergwerksregal unterliegenden Produkten sind es nur zwei, welche in Frankreich zu zahlreichen Verleihungen Anlaß gegeben haben: die brennbaren Mineralien und das Eisen. Die Gesammtzahl der auf alle übrigen Stoffe ertheilten Bergbaukonzessionen betrug am Schlusse des Jahres 1859 nicht mehr als 247, und zwar:

auf	Graphit und Erdpech	50,
»	Schwefelkies und Alaunerde	15,
»	Steinsalz und Soolquellen	29,
»	Antimon	24,
»	Braunstein	20,
»	Blei und Bleiglanz	18,
»	Blei und Silber	27,
»	Kupfer	9,
»	Kupfer, Blei und Silber	17,
»	Blei, Silber, Zink, Kupfer und andere Metalle	30,
»	Gold, Silber, für sich oder zusammen	3,
»	Arsenik für sich oder zusammen mit Gold und Silber	2,
»	Zinn	2,
»	Schwefel	1,
	zusammen wie oben	247.

An Konzessionen auf fossile Brennstoffe waren bis Ende 1853: 447, Ende 1859: 490, welche letzteren einen Flächenraum von 5226 Quadr. Kilom. 88 Hektaren umfaßten; auf Eisenerze 1853: 178, dagegen 1859: 202 mit einer Gesammt-Ausdehnung von 1243 Quadr. Kilom. 82 Hekt. vorhanden.

Kohlenproduktion.

Als das gewöhnliche Brennmaterial für alle auf einen größeren Wärmeverbrauch angewiesenen Fabriken und für die zahlreichen Dampfmaschinen, als unentbehrlicher Urstoff bei der Eisenfabrikation und der Darstellung des Leuchtgases rc., sowie mit Rücksicht auf ihre fortwährend gestiegene Verwendung in den Haushaltungen nimmt die Steinkohle unter den Bergwerksprodukten die erste Stelle ein. Indessen wird der Bedarf durch die Französischen Bergwerke keinesweges gedeckt, und die Einfuhr von Steinkohlen hat in den letzten Jahren sich noch rascher vermehrt, als die einheimische Produktion.

Im Jahre 1848 lieferten die Kohlengruben Frankreichs nicht mehr als 40, in 1852 49 Millionen metrische Centner. In 1853 waren 277, 1856: 303, 1858: 292 Bergwerke in Betrieb, auf welchen überhaupt 59,379,852, 79,257,005 und beziehungsweise 73,525,674 metrische Ctr. gefördert wurden, während der durchschnittliche Verkaufspreis am Ort und Stelle 1 Fr., 1 Fr. 28,7 Cent. und 1 Fr. 24,6 Cent. pro metr. Ctr. betrug. Bei dieser Produktion waren 1853: 30,786, 1856: 58,821, 1858: 56,035 Arbeiter (davon 40,447 unter und 15,588 über Tage) beschäftigt. Für 1859 ist die gesammte Förderung überschläglich zu 74,825,718 metr. Ctr. angegeben, deren Verkaufspreis sich auf 1 Fr. 26,9 Cent. stellte.

Die Einfuhr und der gesammte Verbrauch (nach Abzug der unbedeutenden Ausfuhr) beliefen sich auf folgende Quantitäten:

	Einfuhr metr. Ctr.	Gesammter Verbrauch metr. Ctr.
im Jahre 1853	35,305,300	94,224,052
» » 1854	41,299,800	108,567,774
» » 1855	49,522,145	122,936,868
» » 1856	50,699,985	128,962,035
» » 1857	63,678,038	131,494,665
» » 1858	56,718,440	128,930,344
» » 1859	57,593,873	130,636,582

Es ist demnach von 1853 bis 1859 die inländische Produktion in dem Verhältniß wie 10:15, dagegen die Einfuhr vom Auslande wie 10:18 gestiegen.

Die Zahl der aufgeschlossenen Kohlenbassins war im Jahre 1850: 62; seitdem hat dieselbe sich nur wenig verändert, und wenn in einzelnen Bassins die Förderung von Neuem aufgenommen wurde, so ist sie in anderen wieder eingestellt worden, so daß von den 71 Bassins, aus welchen überhaupt Kohlen in den Handel gekommen sind, während der in Rede stehenden Periode nie mehr als 66 gleichzeitig in Ausbeutung waren. Darunter befinden sich 11 Bassins, welche eine Produktionsziffer von 1 Mill. metr. Ctr. oder mehr aufzuweisen haben und zusammengenommen $\frac{9}{10}$ der ganzen Förderung Frankreichs darstellen. Es sind die nachstehend aufgeführten:

Bezeichnung der Bassins.	Förderung im Jahre 1853 metr. Ctr.	1856 metr. Ctr.	1859 metr. Ctr.
Bassin der Loire	19,158,400	24,236,063	20,362,771
» von Valenciennes	13,777,800	18,273,565	20,259,127
» » Alais	5,446,200	7,569,652	8,558,394
» » Creusot und Blanzy	4,918,700	5,912,799	4,644,962
» » Commentry	2,613,200	4,827,789	4,215,470
» » Aubin	2,373,500	4,700,333	3,228,909
» » Epinac	1,367,900	1,581,496	1,598,382
» » Aix	1,242,000	1,447,000	1,290,677
» » Carmaux	710,100	1,213,461	1,140,183

Bezeichnung der Bassins.	Förderung im Jahre 1853	1856	1859
	metr. Ctr.	metr. Ctr.	metr. Ctr.
Bassin von Brassac	617,600	908,291	980,271
„ „ Maine	787,500	1,006,496	865,100
Außerdem 60 Bassins, deren Produktion in keinem der hier fraglichen Jahre 1 Mill. metr. Ctr. erreicht hat	6,366,952	7,580,060	7,681,472
Im Ganzen	59,370,852	70,257,005	74,825,718

Die in den drei Jahren 1853, 1856 und 1859 stattgefundene Einfuhr von fremder Steinkohle vertheilt sich auf die nachbezeichneten Herkunftsländer:

	1853	1856	1859
	metr. Ctr.	metr. Ctr.	metr. Ctr.
Belgien	24,313,400	30,550,858	33,458,023
Großbritannien	6,667,200	10,574,895	13,958,685
Zollverein (Rheinprovinz u. Pfalz)	4,322,900	9,544,440	10,155,405
Andere Länder	1,800	29,792	21,760
Zusammen Einfuhr	35,305,300	50,699,985	57,593,873

An der Ausfuhr Französischer Kohle, welche in 1853: 461,000, 1856: 995,000, 1859: 1,782,973 metr. Ctr. betrug, haben nur die Bassins der Loire, von Valenciennes, Alais und Drac Theil genommen.

In den 277 Kohlengruben, welche während des Jahres 1853 im Betriebe waren, wurden 111 Göpel- und 476 Dampfmaschinen von 13,159 Pferdekräften verwendet. 1856 zählte man in 303 Bergwerken 97 Göpel- und 627 Dampfmaschinen von 21,025 Pferdekräften. 1858 hatte sich, ungeachtet 11 Gruben weniger als 1856 in Betrieb standen, die Zahl der Dampfmaschinen auf 700 von 24,480 Pferdekräften vermehrt, dagegen die Zahl der Göpelmaschinen sich bis zu 43 vermindert. Die Anwendung der Dampfkraft bei der Kohlenförderung hat also raschere Fortschritte gemacht, als das Gewicht der geförderten Quantitäten.

Rücksichtlich der Beschaffenheit werden sechs Gattungen von fossilem Brennmaterial unterschieden. Der Anthracit zeigt bei der Destillation nur eine schwache Spur von öligen Stoffen; er giebt keinen Koaks und läßt beim Ausglühen in geschlossenen Gefäßen wenigstens 85 pCt. feste Rückstände. Die harte Steinkohle mit kurzer Flamme giebt beim Ausglühen in geschlossenen Gefäßen mindestens 75 pCt. feste Rückstände, und man erhält aus ihr in der Regel einen zusammengebackenen oder blasigen Koaks. Die fette Schmiedekohle giebt durchschnittlich 70 pCt. Koaks; sie wird im Feuer sehr weich, was ihren Gebrauch in Oefen mit Rosten erschwert. Diese verhältnißmäßig seltene Gattung eignet sich vorzugsweise für Schmiedefeuer. Die Fettkohle mit langer Flamme, bei weitem die am häufigsten vorkommende, liefert beim Ausglühen in geschlossenen Gefäßen über 60 pCt. Koaks. Sie wird zwar ebenfalls auf dem Roste weich, aber sie verstopft denselben nicht und entwickelt bei der Verbrennung eine starke und sehr lebhafte Flamme. Die magere Kohle mit langer Flamme giebt beim Ausglühen noch nicht 60 pCt. Koaks; sie brennt mit einer ziemlich langen, aber weniger lebhaften Flamme. Was endlich die Braunkohle betrifft, so ist dieselbe zur Koakserzeugung nicht geeignet; sie läßt beim Ausglühen einen Rückstand bis zu 50 pCt. des ursprünglichen Gewichts, wobei weniger alkalische Stoffe, als vielmehr Säuren ausgeschieden werden.

Die nachstehende Tabelle läßt ersehen, welche Quanta von einer jeden der vorbezeichneten Kohlengattungen im Jahre 1859 in Frankreich zur Förderung gekommen sind:

	Menge metr. Ctr.	Werth Frs.
Anthracit	54,392,999	10,183,795
Steinkohle, harte mit kurzer Flamme	45,935,882	11,922,714
„ fette Schmiedekohle	46,720,965	4,641,618
„ Fettkohle mit langer Flamme	245,136,317	38,202,403
„ magere Kohle mit langer Flamme	100,283,737	27,719,945
Braunkohle 2c.	16,336,469	2,308,688
Zusammen	508,806,369	94,979,163

Gesetzgebung.

Abschaffung der Ausfuhrzölle in den Donau-Fürstenthümern.

Nach amtlicher Anzeige des Königlichen General-Konsulats in Bukarest hat der Ministerrath der Walachei im Verfolg eines hierauf bezüglichen Antrags der legislativen Versammlung unterm 4. (16.) August 1861 folgenden Beschluß gefaßt:

„Vom 1. Januar 1862 ab wird die von den Erzeugnissen unseres Landes bei deren Ausfuhr gegenwärtig zu entrichtende Abgabe abgeschafft.“

Nach erfolgter Bestätigung durch den Fürsten sollte dieser Beschluß der Regierung zu Jassy mit dem Ersuchen um eine gleichmäßige Anordnung für die Moldau durch den Minister der auswärtigen Angelegenheiten mitgetheilt werden.

Neues Zoll-Reglement in Ecuador.

Mit Beziehung auf das in Nr. 42 (Seite 234) d. Bl. abgedruckte Zollgesetz hat die Ecuadorische Regierung unterm 21. August d. J. ein neues Reglement für die Zollbehörden erlassen, dessen wichtigere Bestimmungen wir nach der in den „Annales du commerce extérieur“ enthaltenen Uebersetzung folgen lassen:

Art. 2.

Die Befugnisse des Zoll-Inspektors sind folgende:

1) hat er die Ladung und Löschung der Schiffe, die Magaz-

nirung der Waaren und deren Revision bei der Verzollung zu beaufsichtigen;

2) täglich die Liquidation der Abgaben und deren Vereinnahmung in Schuldscheinen oder in baarem Gelde vornehmen zu lassen;

3) alle Importeure fremder Waaren dazu anzuhalten, daß sie innerhalb einer peremtorischen Frist von 3 Tagen zwei Manifeste über die Zahl ihrer Kolli mit den Marken, Nummern und Bezeichnungen des Inhalts einreichen. Wird diese Förmlichkeit innerhalb des vorgedachten Zeitraums nicht erfüllt, so verfällt der Importeur in eine Geldbuße von 10 Piastern für jeden Zögerungstag.

Art. 3.

Der Kontroleur, welcher der zweite Vorsteher des Zollamtes ist, vertritt den Inspektor in Abwesenheit oder Krankheitsfällen und hat sodann bei allen Operationen des Büreaus mitzuwirken.

Art. 5.

Derselbe hat in Gemeinschaft mit dem Revisor die Zölle für die in dem Tarif nicht besonders genannten Artikel, und ebenso in allen Fällen von Havarie festzusetzen.

Art. 6.

Dem ältesten Revisor kommt die Vertretung des behinderten Kontroleurs zu.

Art. 7.

Dem Magazinwächter liegt die Bewachung und Beaufsichtigung der Waarenlager, die Aufnahme der Waaren und die Zurückgabe derselben, wenn diese von dem Zoll-Inspektor angeordnet wird, ob. Er ist für die in die Waarenlager aufgenommenen Kolli und für diejenigen Artikel, welche nach erfolgter Niederlegung im Moment der Rückgabe fehlen möchten, verantwortlich. Diese Verantwortlichkeit hört auf in den Fällen des Brandes, des offenen Raubes und in anderen Fällen höherer Gewalt.

Art. 8.

Die Verpflichtungen der Revisoren bestehen darin, alle Waaren, deren Rückgabe vom Interessenten beantragt und von dem Inspektor angeordnet wird, zu untersuchen, zu klassifiziren und wiegen oder messen zu lassen. Zu diesem Behufe hat einer von ihnen den Magazinwächter bei der Abfertigung zu begleiten; die Kolli, deren Revision er nöthig findet, hat er zu markiren und nach seinem Büreau zu senden.

Art. 18.

Das Büreau der Verwaltung wird um 10 Uhr Morgens geöffnet und um 4 Uhr Abends geschlossen.

Erhöhung der Ein- und Ausfuhrzölle in Venezuela.

(Hamb. Börsen-Halle Nr. 16,426.)

Laut Dekret des neuen Präsidenten Paez, datirt vom 14. November 1861, bezahlen alle Waaren bei der Einfuhr in Venezuela außer dem tarifmäßigen Zoll einen Aufschlag von 50 pCt. auf diesen, wogegen die früher erhobenen 20 pCt. als außerordentliche Auflage (Contribution extraordinario) und 10 pCt. Aufschlag (de aumento) wegfallen. Außerdem bezahlen alle Artikel, welche laut Tarif zollfrei sind, eine Abgabe von 15 pCt. ad valorem. Ausgenommen hiervon, also ganz zollfrei, sind:

Gold und Silber, geprägt, in Barren 2c.,
Buchdruckereien,
Gedruckte Bücher,
Maschinen und andere Artikel, zum Gebrauche bei öffentlichen Werken, laut Dekret vom 22. Februar 1851,
Getreide und getrocknete Hülsenfrüchte, laut Dekret vom 1. Oktober d. J.

Für von Europäischen Häfen kommende Waaren tritt dieses Dekret vier Monate nach dem Datum desselben in Kraft.

NB. Obgleich im Dekrete eine kürzere Frist festgesetzt, so ist doch, auf Repräsentation der Vertreter fremder Staaten, obiger Termin zugestanden.

Ein anderes Dekret des Präsidenten, vom 16. dess. M., setzt den Ausfuhrzoll wie folgt fest:

	Doll.	Cent	
Baumwolle	2	—	pr. Quintal.
Stärkemehl	1	20	» »
Indigo	—	10	» Pfund.
Cobimba oder Copaiba-Oel	—	6	» »
Cocosnuß-Oel	2	50	» 80 Flaschen.
Sassafras-Oel	—	6	» Pfund.
Ochsen- und Kuh-Hörner	—	25	» 100 Stück.
Esel	4	—	» »
Pferde und Stuten	16	—	» »
Kakao	3	—	» Quintal.
Kaffee	1	25	» »
Cevadilla	1	—	» »
Cocosnüsse	—	25	» 100 Stück.
Ochsen- und Kuh-Häute	—	75	» Stück.
Rehfelle	—	25	» »
Tigerfelle	5	50	» »
Häute und Fälle von anderen Thieren	—	10	» »
Dividivi	—	15	» Quintal.
Bauhölzer	—	—	15 pCt. vom Werth.
Mais	—	12½	» Quintal.
Maulthiere	12	—	» Stück.
Pockholz	1	50	» Ton.
Gelbholz	1	—	» »
Farbeholz	1	50	» »
Quina	2	—	» Quintal.
Stroh- und Palm-Hüte	—	75	» Dutzend.
Stiere und Ochsen	4	—	» Stück.
Tabak in Blättern	3	—	» Quintal.
Taramahaca, Cacana und andere mediz. Substanzen	4	—	» »
Vanille	—	50	» Pfund.
Zarrapia	—	10	» »
Sassaparille	6	—	» Quintal.
Leder	—	75	» Blatt.
Nicht aufgeführte Artikel	10 pCt. vom Werth.		

Statistik.

Schifffahrtsverkehr auf dem Rhein im Jahre 1860 [1]).

In Bezug auf die Menge der mittelst der Rheinschifffahrt transportirten Güter zeichnet sich das Jahr 1860 vor allen vorhergehenden Jahren vortheilhaft aus. So lange der Rheinstrom von Schiffen befahren wird, sind in dem Zeitraum eines Jahres noch nie so außerordentliche Waarenmassen auf dieser Wasserstraße gesehen und bewegt worden wie im Jahre 1860.

Der Gesammtgüterverkehr betrug beim Rheinzollamt Mannheim über vier und eine halbe Million Centner und beim Kontrollamt Lobith über zwanzig Millionen Centner; er stieg zwischen den beiden gedachten Stationen beim Rheinzollamt Koblenz auf mehr denn einundzwanzig Millionen Centner.

Der außerordentlich günstige Wasserstand, welcher fast während des ganzen Jahres 1860 und namentlich während der Zeit der Frühjahrs- und Herbstversendungen herrschte, hat auf den Umfang der Schiffs- und Güterbewegung wesentlich fördernd eingewirkt.

Da indessen nicht bloß eine massenhafte, sondern hauptsächlich auch eine qualitativ günstige Güterbewegung im Interesse der Schifffahrt liegt, so liefern die bloßen Gesammtsummen der Verkehrsbewegung an sich und allein noch keinen vollständigen Beweis für den blühenden Zustand der Rheinschifffahrt.

In der That sind es hauptsächlich die der Zwanzigstel-Gebühr unterworfenen und die der zollfreien Güterklasse angehörenden Artikel, welche den Rheinverkehr des Jahres 1860 so außerordentlich erscheinen lassen — der Ruhrkohlendistrikt lieferte allein über sechsundzwanzig Millionen Centner Steinkohlen auf den Rhein — während sich in den Gütern zur vollen Gebühr, an deren Transport den Schifffahrts-Interessenten besonders gelegen ist, an den meisten Stationen ein bedeutender Ausfall und der wachsende Einfluß der Eisenbahnen zu erkennen giebt.

Dennoch muß das Jahr 1860 im Allgemeinen als ein glückliches Schifffahrtsjahr bezeichnet werden.

Im Einzelnen betrugen die Differenzen zu Berg und zu Thal gegen das Vorjahr bei

	weniger Ctr.	mehr Ctr.
Alt-Breisach	3,264	—
Straßburg	24,185	—
Neuburg	92,195	—
Mannheim	—	348,585
Mainz	—	2,377,451
Caub	—	2,603,074
Koblenz	—	2,394,691
Emmerich	—	3,852,590
Lobith	—	4,051,489

In gleicher Weise ist auch im Floßverkehr ein Mehr vorhanden, welches das geringe Minus bei einer einzigen Station weit überwiegt. Derselbe betrug bei

	weniger Ctr.	mehr Ctr.
Alt-Breisach	—	4,644
Straßburg	—	2,806
Neuburg	17,304	—
Mannheim	—	107,184
Mainz	—	169,972
Caub	—	207,626
Koblenz	—	214,538
Emmerich	—	119,676
Lobith	—	115,627

Wie aus der Vergleichung der Brutto-Einnahmen an den verschiedenen Rheinzollämtern hervorgeht, ist die Zunahme der im Jahre 1860 erhobenen Gesammt-Rheinzölle gegen 1859 ganz unbedeutend; sie beträgt nicht mehr als 4796 Frs. 79 Cts., während im letztgedachten Jahre der Ausfall gegen früher sehr erheblich war. Der Gesammtbewegung des Schiffs- und Güterverkehrs nach zu schließen, hätten auch die Zolleinnahmen viel bedeutender sein müssen. Die Abnahme der Transporte von Kaufmannsgütern auf dem Rhein ist schuld, daß sie es nicht gewesen sind.

Spekulation und kaufmännische Thätigkeit waren im Jahre 1860 lebhafter als in dem durch Mißtrauen, Vorsicht und Einschränkungen aller Art sich auszeichnenden Jahre 1859.

Die Wasserstandsverhältnisse waren einer billigen und raschen Versendung der Güter auf dem Rhein außerordentlich günstig. Den höchsten Stand — 21′ 4″ am Kölner Pegel — erreichte der Rhein am 4. April; den niedrigsten — 6′ 3″ — am 27. Februar. Zweihundertsechsundvierzig Tage hindurch bewegte sich die Wasserhöhe zwischen 6′ und 12′ am Kölner Pegel. Der zur Ausübung der Schifffahrt günstigste Wasserstand von 8′ bis 12′ währte 214 Tage. Höher als 12′, und deshalb für die Schifffahrt weniger vortheilhaft, war der Wasserstand während 120 Tagen.

Die Leinpfade standen auf der besuchtesten Strecke 27 Tage unter Wasser; während der Dauer dieser Zeit war die durch Leinzug betriebene Schifffahrt behindert.

Sechszehn Tage hindurch trieb Eis im Rhein: 5 Tage im Januar, 4 Tage im Februar und 7 Tage im Dezember.

Der Einfluß des günstigen Wasserstandes auf den Schifffahrtsbetrieb läßt sich besonders aus dem Verhältnisse erkennen, in welchem die Zunahme der Ladungsfähigkeit der Schiffe zu deren wirklicher Ladung dort nachgewiesen ist.

Während u. A. bei dem Rheinzollamt Caub die Zunahme hinsichtlich der Ladungsfähigkeit der passirten Schiffe in der Bergfahrt nur 978,172 Ctr. erscheint, hat die wirkliche Ladung bei demselben Rheinzollamte in der Bergfahrt um 1,393,874 Ctr. zugenommen.

Bei Neuburg stellt sich in der Bergfahrt sogar eine Verminderung der Ladungsfähigkeit der passirten Schiffe von 6859 Ctr. bei einer Zunahme der wirklichen Ladung von 8073 Ctr. heraus.

Dieselbe Erscheinung wiederholt sich auch auf einigen Nebenflüssen. Während sich die Ladungsfähigkeit der passirten Schiffe auf dem Main bei Höchst um 1,799,148 Ctr. geringer als im Jahre 1859 ausweist, hat dort eine Zunahme der Ladung von 904,648 Ctr. stattgefunden.

Unter diesen Umständen konnten die Wassertransporte im Allgemeinen rasch und ohne die in manchem Vorjahre so lästigen Mehrkosten für Lichter befördert werden.

Wenn nun trotzdem, und der bedeutenden Gesammtzunahme des Rheinverkehrs ungeachtet, die Bewegung von eigentlichen Kaufmanns- oder der vollen Gebührenklasse unterworfenen Gütern im Allgemeinen abermals abgenommen hat, so kann diese Erscheinung nur als eine Bestätigung der Thatsache angesehen werden, daß die konkurrirenden Eisenbahnen alle jene Güter mehr und mehr an sich ziehen. Es ist zu hoffen, daß die erfolgte Oktroi-Ermäßigung hierin Besserung bringen werde.

Bei den folgenden vergleichenden Zusammenstellungen sind unter den verschiedenen Rheinzollämtern die Stationen Emmerich und Mainz gewählt worden, welche zur Beurtheilung der den Rhein als Handelsstraße betreffenden Verhältnisse, zur Anschaulichkeit der Beziehungen zwischen den

[1]) Auszug aus dem Jahresberichte der Rheinschifffahrts-Central-Kommission für 1860. Wegen des Vorjahres vergl. H. A. 1860 II. S. 665.

Niederländischen Seehäfen und den Rheinischen Handelsplätzen, sowie zur Kenntniß des Einflusses der Eisenbahnen auf den Rhein am geeignetsten sind.

A. Bergfahrt.

a) Gesammtverkehr.

In der Bergfahrt wurden abgefertigt:

Vom Rheinzollamt Emmerich:

	1859.	1860.	1860 mehr.	1860 weniger.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Güter zur ganzen Gebühr	2,008,348	2,050,520	42,172	—
„ „ Viertel- „	2,354,517	3,101,889	747,372	—
„ „ Zwanzigstel-Gebühr.	417,042	570,114	153,072	—
Zollfrei	412,993	272,410	—	140,583
Im Ganzen	5,192,900	5,994,933	942,616	140,583
		5,192,900	140,583	
Im Jahre 1860 mehr		802,033	802,033	

Vom Rheinzollamt Mainz:

	1859.	1860.	1860 mehr.	1860 weniger.
Güter zur ganzen Gebühr	1,557,295	1,355,587	—	201,708
„ „ Viertel- „	716,784	966,788	250,004	—
„ „ Zwanzigstel-Gebühr.	3,955,022	5,304,844	1,349,822	—
Zollfrei	125,057	131,145	6,088	—
Im Ganzen	6,354,158	7,758,364	1,605,914	201,708
		6,354,158	201,708	
Im Jahre 1860 mehr		1,404,206	1,404,206	

Während demnach die Zunahme der Güter zur vollen Gebühr bei dem Rheinzollamt Emmerich 42,172 Ctr. beträgt, zeigt sich bei dem Rheinzollamte Mainz in diesen Artikeln ein Ausfall von 201,708 Ctr.

In der folgenden Uebersicht sind die wichtigsten, den verschiedenen Gebührenklassen des Rheinzolltarifs unterworfenen Artikel der Berg- und Thalfahrt zusammengestellt und mit 1859 verglichen.

b) Güter zur vollen Gebühr.

Von den hauptsächlichsten Gütern zur vollen Gebühr wurden in der Bergfahrt abgefertigt:

1) Beim Rheinzollamt Emmerich:

	1859.	1860.	1860 mehr.	1860 weniger.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Kaffee	538,455	559,748	21,293	—
Thee	718	1,180	462	—
Reis	146,533	195,178	48,645	—
Zucker, roher	131,834	26,378	—	105,456
„ raffinirter	33,354	8,284	—	25,070
Gewürze	18,714	22,022	3,308	—
Südfrüchte	20,357	27,900	7,543	—
Fische	22,475	34,679	12,204	—
Wein	20,642	11,586	—	9,056
Tabak, roher	99,304	120,256	20,952	—
„ fabrizirter	5,789	5,294	—	495
Palm- und Kokosnußöl	99,459	103,768	4,309	—
Thran	57,066	58,596	1,530	—
Terpentinöl	16,750	20,679	3,928	—
Andere Oele	139,229	198,373	59,144	—
Häute, rohe	39,217	44,613	5,396	—
Eisen in Stangen, Schienen	149,936	41,013	—	108,923
Eisen- und Stahlwaaren	13,234	17,225	3,991	—
Kupfer und Messing	7,527	13,275	5,748	—
Zinn und Zinnwaaren	13,876	15,192	1,316	—
Maschinen	14,846	24,615	9,769	—
Pottasche	23,131	22,491	—	640
Soda	30,888	30,406	—	482
Farbstoffe	16,228	15,373	—	855
Indigo	7,949	9,029	1,080	—
Wollgarn	32,270	38,910	6,640	—
Baumwollgarn	119,139	143,691	24,552	—
Droguerien	25,497	42,750	17,253	—
An diesen Artikeln im Ganzen	1,844,417	1,852,503	259,063	250,977
		1,844,417	250,977	
Im Jahre 1860 mehr		8,086	8,086	

2) Beim Rheinzollamt Mainz:

	1859.	1860.	1860. mehr.	1860. weniger.
	Ctr.	Ctr.	Ctr	Ctr.
Kaffee	191,889	181,817	—	10,072
Thee	222	314	92	—
Reis	45,242	34,755	—	10,487
Zucker, roher	1,871	1,540	—	331
„ raffinirter	124,997	93,978	—	31,019
Gewürze	9,547	8,173	—	1,376
Südfrüchte	2,234	2,269	35	—
Fische	5,411	7,703	2,292	—
Wein	5,554	4,748	—	806
Tabak, roher	19,440	22,676	3,236	—
„ fabrizirter	16,533	14,605	—	1,928
Palm- und Kokosnußöl	22,472	28,056	5,584	—
Thran	14,853	16,094	1,241	—
Terpentinöl	8,870	8,134	—	736
Andere Oele	37,345	36,987	—	358
Häute, rohe	13,059	14,478	1,419	—
Eisen in Stangen, Schienen	572,849	412,289	—	160,560
Eisen- und Stahlwaaren	11,618	124,583	112,965	—
Kupfer und Messing	2,015	1,691	—	324
Zinn und Zinnwaaren	1,643	1,640	—	3
Maschinen	10,266	8,062	—	2,204
Pottasche	388	1,413	1,025	—
Soda	9,502	15,961	6,459	—
Farbwaaren	4,680	3,121	—	1,559
Indigo	3,701	4,815	1,114	—
Wollengarn	10,133	9,389	—	744
Baumwollgarn	16,706	20,920	4,214	—
Droguerien	16,054	27,723	11,669	—
An diesen Artikeln im Ganzen	1,179,096	1,107,934	151,345	222,507
	1,107,934			151,345
Im Jahre 1860 weniger	71,162			71,162

Wenn sich demnach in den wichtigsten, der vollen Gebühr unterworfenen Artikeln der Bergfahrt bei Emmerich ein Mehr von 8086 Ctr. ergiebt, so stellt sich bei Mainz dagegen ein Weniger von 71,162 Ctr. heraus.

c) Güter zur Viertel-Gebühr.

Unter den hauptsächlichsten Gütern der Viertel-Gebühr wurden in der Bergfahrt abgefertigt:

1. Beim Rheinzollamt Emmerich.

	1859.	1860.	1860 mehr	1860 weniger
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Baumwolle, rohe	245,173	450,043	204,870	—
Hanf	1,219	578	—	641

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1860 mehr Ctr.	1860 weniger Ctr.
Weizen	5,462	36,640	31,178	—
Roggen	281,632	1,042,614	760,982	—
Gerste	25,818	2,096	—	23,722
Hafer	389,944	5,331	—	384,613
Oelsaamen	173,541	95,218	—	78,323
Roheisen	629,624	735,703	106,079	—
Schwefel	127,556	93,941	—	33,615
Salpeter	64,179	75,034	10,855	—
Harz	155,310	251,047	95,737	—
Theer	22,853	12,926	—	9,927
Gerbstoffe	45,931	48,751	2,820	—
Catechu	82,553	126,510	43,957	—
Farbhölzer	10,610	13,588	2,978	—
An obigen Artik. im Ganzen	2,261,405	2,990,020	1,259,456	530,841
		2,261,405	530,841	
1860 mehr		728,615	728,615	

2. Beim Rheinzollamt Mainz.

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1860 mehr Ctr.	1860 weniger Ctr.
Baumwolle, rohe	152,171	263,268	111,097	—
Hanf	894	374	—	520
Weizen	26,842	147,915	121,073	—
Roggen	3,367	16,164	12,797	—
Gerste	535	3,332	2,797	—
Hafer	—	1,105	1,105	—
Oelsaamen	7,867	9,737	1,870	—
Roheisen	263,215	229,910	—	33,345
Schwefel	96,651	66,429	—	29,222
Salpeter	15,118	17,069	1,951	—
Harz	47,330	72,417	25,087	—
Theer	617	1,391	774	—
Gerbstoffe	4,649	3,482	—	1,167
Catechu	23,478	37,376	13,898	—
Farbhölzer	753	1,840	1,087	—
An obigen Artikeln im Ganzen	642,527	871,809	293,536	64,254
		642,527	64,254	
1860 mehr		229,282	229,282	

Zu den wichtigsten unter den vorstehend aufgeführten, der Viertel-Gebühr unterworfenen Artikeln, deren Transport auf dem Rhein sowohl bei Emmerich als bei Mainz bedeutend zugenommen hat, gehört die Baumwolle. Ohne Zweifel hat die Rheinzoll-Ermäßigung dieses für die Deutsche Industrie und den Deutschen Handel so wichtigen Artikels aus der ganzen in die Viertel-Gebühr wesentlich dazu beigetragen, die Baumwolle, welche die Wasserstraße des Rheins gänzlich verlassen zu wollen schien, auf dieselbe wieder zurückzulenken; doch dürfte anzunehmen sein, daß die Vollendung der Waldshuter Eisenbahn und die Vermehrung des Transportmaterials auf der Badischen Staatsbahn in dieser Beziehung ebenfalls von heilsamen Folgen gewesen sind, indem die Eröffnung jener Bahn und diese Vermehrung der Transportmittel dazu gedient haben, den Transport der Baumwolle auf dem Rhein bis Manheim und von da mittelst der Eisenbahn nach Süddeutschland und der Schweiz vortheilhafter zu machen, als deren Bezug via Havre. Es wird hierdurch die an sich unzweifelhafte Thatsache bestätigt, daß die Eisenbahnen rücksichtlich des Güterverkehrs nicht bloß vom Rheine ablenkend, sondern bei mäßigen Schifffahrts-Abgaben demselben auch zulenkend wirken.

d) Güter zur Zwanzigstel-Gebühr.

1. Beim Rheinzollamt Emmerich.

Unter den hauptsächlichsten der Zwanzigstel-Gebühr unterliegenden Gegenständen wurden in der Bergfahrt abgefertigt:

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1860 mehr Ctr.	1860 weniger Ctr.
Steinkohlen	3,703	826	—	2877
Eisenstein	116,734	126,471	9,737	—
Heringe	29,945	51,569	21,624	—
Krapp	33,039	32,151	—	888
An obigen Artikeln zusammen	183,421	211,017	31,361	3765
		183,421	3,765	
Im Jahre 1860 mehr		27,596	27,596	

2. Beim Rheinzollamt Mainz.

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1860 mehr Ctr.	1860 weniger Ctr.
Steinkohlen	2,863,033	4,252,057	1,389,024	—
Eisenstein	930,985	811,938	—	119,047
Heringe	5,123	7,641	2,518	—
Krapp	8,727	10,884	2,157	—
An obigen Artikeln zusammen	3,807,868	5,082,520	1,393,699	119,047
		3,807,868	119,047	
Im Jahre 1860 mehr		1,274,652	1,274,652	

Die bei Emmerich zu Berg eingehenden Steinkohlen sind Englischen Ursprungs, sogenannte Cannelkohlen, welche ihres außerordentlichen Gehalts an Leuchtgas wegen hin und wieder zur Leuchtgas-Fabrikation bezogen werden.

Die bedeutende Zunahme des Steinkohlen-Verkehrs in der Bergfahrt bei Mainz ist eine Folge der wirksamen, auf Ausdehnung des Handelsgebiets der Ruhrkohle gerichteten Bestrebungen. Die Qualität der gelieferten Ruhrkohle hat sich im Allgemeinen gegen früher gebessert und die Kohlenpreise sind gleichzeitig ermäßigt worden. Trotz der weiten Entfernungen bahnt sich die Ruhrkohle ihren Weg bis in die Schweiz und macht, namentlich in Bayern, der dort bezogenen Sächsischen Steinkohle lebhafte Konkurrenz.

Auch in den Niederlanden hat der Absatz der Ruhrkohle und ihre Konkurrenz gegen die Englische und Belgische Kohle, wie aus der folgenden Zusammenstellung der Thalgüter hervorgeht, bedeutend zugenommen.

B. Thalfahrt.

a) Gesammt-Verkehr.

In der Thalfahrt wurden abgefertigt:

1. Bei dem Rheinzollamt Mainz.

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1860 mehr Ctr.	1860 weniger Ctr.
Güter zur vollen Gebühr	928,218	951,412	23,194	—
" " Viertel-Gebühr	2,082,779	1,792,057	—	290,722
" " Zwanzigstel-Gebühr	839,337	1,079,313	239,976	—
Zollfrei	1,069,622	1,803,564	733,942	—
Im Ganzen	4,919,956	5,626,346	997,112	290,722
		4,919,956	290,722	
Im Jahre 1860 mehr		706,390	706,390	

2. Beim Rheinzollamt Emmerich.

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1860 mehr Ctr.	1860 weniger Ctr.
Güter zur ganzen Gebühr	1,288,737	1,079,087	—	209,650
" " Viertel-Gebühr	1,230,314	1,484,584	254,270	—
" " Zwanzigstel-Gebühr	7,821,832	10,274,149	2,452,317	—
Zollfrei	1,188,391	1,709,715	521,324	—
Im Ganzen	11,529,274	14,547,535	3,227,911	209,650
		11,529,274	209,650	
Im Jahre 1860 mehr		3,018,261	3,018,261	

Während sich demnach in den Versendungen von Thalgütern zur ganzen Gebühr bei dem Rheinzollamt Mainz eine Vermehrung von 23,194 Ctr. ergiebt, beträgt die Verminderung derselben Güter beim Rheinzollamt Em-

merich 209,650 Ctr. Dabei muß indeß bemerkt werden, daß der Ausfall beim Rheinzollamt Emmerich hauptsächlich fabrizirtes Eisen trifft und vorzüglich durch die niedrigen Preise des Englischen Eisens hervorgerufen ist.

b) Güter zur vollen Gebühr.

Unter den wichtigsten folgenden, der ganzen Gebühr unterliegenden Artikeln der Thalfahrt wurden abgefertigt:

1. Bei dem Rheinzollamt Mainz.

	1859.	1860.	1860 mehr	1860 weniger
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Wein	211,525	228,223	16,698	—
Branntwein	4,640	6,717	2,077	—
Bier	36,819	39,847	2,528	—
Mineralwasser	4,601	4,060	—	541
Tabak, roher	55,144	58,185	3,041	—
„ fabrizirter	50,590	44,096	—	6,494
Käse	21,926	21,812	—	114
Hopfen	6,048	5,078	—	970
Wachholderbeeren	949	924	—	25
Obst	38,716	27,221	—	11,495
Butter	15,376	12,874	—	2,502
Wolle	40,834	7,383	—	33,451
Wollengarn, Wollenwaaren	5,449	4,481	—	968
Baumwollenwaaren	54,305	72,421	18,116	—
Droguerien	14,652	14,547	—	105
Eisenwaaren	17,772	16,731	—	1,041
Eisen in Stangen, Schienen	8,450	9,265	815	—
Maschinen	10,221	11,859	1,638	—
Blei und Bleiwaaren	2,206	771	—	1,435
Zink und Zinkwaaren	116	1,030	914	—
Papier	22,345	21,522	—	823
Kurze Waaren	15,992	17,545	1,553	—
Uhren	4,405	4,441	36	—
Holzwaaren, Möbel	6,456	6,842	386	—
Leder und Lederwaaren	13,504	13,496	—	8
Farbwaaren	26,110	28,528	2,418	—
Zündhölzer	16,375	14,888	—	1,487
Alaun	864	1,007	143	—
An obigen Artikeln zusammen	706,390	695,294	50,363	61,459
	695,294			50,363
Im Jahre 1860 weniger	11,096			11,096

2. Beim Rheinzollamt Emmerich.

	1859.	1860.	1860 mehr	1860 weniger
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Wein	185,152	234,915	49,763	—
Branntwein	2,874	7,774	4,900	—
Bier	25,963	30,580	4,617	—
Mineralwasser	59,047	69,775	10,728	—
Tabak, roher	17,732	21,790	4,058	—
„ fabrizirter	26,198	26,058	—	139
Käse	6,279	8,750	2,471	—
Hopfen	114	5,356	5,242	—
Wachholderbeeren	6,252	6,020	—	232
Obst	14,062	11,504	—	2,558
Butter	38	1,360	1,322	—
Wolle	32,809	34,474	1,665	—
Wollengarn, Wollenwaaren	6,854	7,015	161	—
Baumwollenwaaren	19,019	28,018	8,999	—
Droguerien	28,814	31,841	3,027	—
Eisenwaaren	73,887	74,895	1,008	—
Eisen in Stangen, Schienen	327,724	91,626	—	236,098
Maschinen	6,723	10,446	3,723	—
Blei und Bleiwaaren	76,736	133,978	57,242	—
Zink und Zinkwaaren	148,519	112,960	—	35,559
Papier	8,020	12,716	4,696	—
Kurze Waaren	13,773	18,567	4,794	—
Uhren	2,495	2,818	323	—
Holzwaaren, Möbel	7,292	10,412	3,120	—
Leder und Lederwaaren	8,840	9,768	928	—
Farbwaaren	6,941	7,492	551	—
Zündhölzer	10,517	10,825	308	—
Alaun	14,957	7,270	—	7,705
An obigen Artikeln zusammen	1,137,649	1,029,004	173,646	282,291
	1,029,004			173,646
Im Jahre 1860 weniger	108,645			108,645

c) Güter zur Viertel-Gebühr.

Unter den der Viertel-Gebühr angehörenden Artikeln wurden abgefertigt:

1. Beim Rheinzollamt Mainz.

	1859.	1860.	1860 mehr	1860 weniger
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Weizen	227,685	264,707	37,022	—
Roggen	262,575	86,299	—	176,276
Gerste	864,734	582,373	—	282,361
Hafer	87,448	86,322	—	1,126
Mehl	92,245	69,204	—	23,041
Kastanien	3,390	5,489	2,099	—
Gemüse	21,020	15,821	—	5,199
Oelsaamen	1,154	87,130	85,976	—
Oelkuchen	9,710	10,187	477	—
Roheisen	61,299	77.230	15,931	—
Behauene und Mühlsteine	131,614	149,213	17,599	—
Lithographie-Steine	17,347	19,375	2,028	—
Schwerspath	87,249	95,305	8,056	—
An obigen Artikeln zusammen	1,867,470	1,548,655	169,188	488,003
	1,548,655			169,188
Im Jahre 1860 weniger	318,815			318,815

2) Beim Rheinzollamt Emmerich:

	1859.	1860.	1860 mehr	1860 weniger
Weizen	292,225	306,686	14,461	—
Roggen	194	4,224	4,027	—
Gerste	469,325	318,083	—	151,242
Hafer	—	21,356	21,356	—
Mehl	92,695	128,205	35,510	—
Kastanien	14,346	11,748	—	2,598
Gemüse	1,860	21,683	19,823	—
Oelsamen	600	119,557	18,957	—
Oelkuchen	106,797	88,941	—	17,856
Roheisen	8,965	7,552	—	1,413
Behauene und Mühlsteine	54,420	83,544	29,124	—
Lithographiesteine	16,395	16,808	413	—
Schwerspath	102,996	136,910	33,914	—
An obigen Artikeln zusammen	1,160,821	1,265,297	277,585	173,109
		1,160,821	173,109	
Im Jahre 1860 mehr		104,476	104,476	

d) Güter zur Zwanzigstel-Gebühr.

Unter andern, der Zwanzigstel-Gebühr unterliegenden Artikeln wurden abgefertigt:

1) Beim Rheinzollamt Mainz:

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1860 mehr. Ctr.	1860 weniger. Ctr.
Steinkohlen (Saar-)	377,721	407,443	29,722	—
Grobbehauene Steine	147,182	288,250	141,068	—
Kalk und Gyps	5,255	5,930	675	—
Braunstein	11,933	18,882	6,949	—
Tuffstein	316	590	274	—
Traß	185	530	345	—
An obigen Artikeln zusammen	542,592	721,625	179,033	—
		542,592		
Im Jahre 1860 mehr		179,033		

2) Beim Rheinzollamt Emmerich:

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1860 mehr. Ctr.	1860 weniger. Ctr.
Steinkohlen (Ruhr-)	6,526,898	8,953,339	2,426,441	—
Grobbehauene Steine	6,711	—	—	6,711
Kalk und Gyps	29,253	39,458	10,205	—
Braunstein	476,181	279,444	—	196,737
Tuffstein	532,194	794,315	262,121	—
Traß	148,750	95,745	—	53,907
An obigen Artikeln zusammen	7,719,987	10,162,299	2,698,767	256,455
		7,719,987	256,455	
Im Jahre 1860 mehr		2,442,312	2,442,312	

c) Zollfreie Güter.

Unter andern zollfreien Gütern endlich wurden abgefertigt:

1) Beim Rheinzollamt Mainz:

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1860 mehr. Ctr.	1860 weniger. Ctr.
Rohe Steine	652,952	865,181	21,229	—
Kartoffeln	102,835	644,575	541,749	—
An obigen Artikeln zusammen	755,787	1,509,756	753,969	—
		755,787		
Im Jahre 1860 mehr		753,969		

2) Beim Rheinzollamt Emmerich:

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1860 mehr. Ctr.	1860 weniger. Ctr.
Rohe Steine	823,801	1,102,335	278,534	—
Kartoffeln	375	118,230	117,855	—
An obigen Artikeln zusammen	824,176	1,220,565	396,389	—
		824,176		
Im Jahre 1860 mehr		396,389		

Wie aus den vorstehenden vergleichenden Zusammenstellungen erhellt, wird der Ausfall an Transporten von Gütern zur vollen Gebühr durch die Zunahme des Verkehrs an Gütern der übrigen Gebührenklassen des Rheinzolltarifs bei weitem mehr als aufgewogen.

Schiffsverkehr.

Die Zahl der Schiffe, welche im Jahre 1860 die einzelnen Rheinzollämter passirt haben und deren Tragfähigkeit zeigt die folgende Aufstellung:

Erhebungs-Aemter.	Der Schiffe Anzahl in 1860.	Anzahl gegen 1859.	Ladungsfähigkeit in 1860.	Ladungsfähigkeit gegen 1859.
Zu Berg.				
Alt-Breisach	.	.	.	.
Strasburg	.	.	.	.
Neuburg	19	— 11	73,701	— 6,859
Mannheim	793	— 48	1,229,716	+ 15,788
Mainz	7,067	— 326	16,095,188	+ 1,107,666
Caub	6,464	— 2	17,452,646	+ 978,172
Koblenz	13,525	+ 1050	23,246,642	+ 2,219,093
Emmerich	6,510	+ 814	18,779,812	+ 2,601,886
Lobith	6,593	+ 980	18,668,007	+ 2,865,822
Zu Thal.				
Alt-Breisach	30	— 14	[1])	[1])
Strasburg	49	97	[1])	[1])
Neuburg	148	— 66	136,037	+ 121,610
Mannheim	4,725	+ 97	10,224,207	+ 812,158
Mainz	11,335	+ 162	18,474,258	+ 1,138,338
Caub	6,713	+ 292	17,434,889	+ 1,302,382
Koblenz	13,169	+ 931	22,536,813	+ 1,277,527
Emmerich	7,085	+ 811	19,262,025	+ 2,433,190
Lobith	6,951	+ 989	19,373,781	+ 2,649,493

[1]) Angabe fehlt.

Dampfschifffahrt.

Mit Unterscheidung der bewegenden Kraft gestaltete sich der Güterverkehr auf dem Rheine für 1860 wie folgt:

Erhebungs-Aemter.	Es sind im Ganzen befördert:				Gegen das Vorjahr:			
	durch Dampfkraft.		ohne Benutzung der Dampfkraft.		durch Dampfkraft.		ohne Benutzung der Dampfkraft.	
	Ctr.	pCt.	Ctr.	pCt.	mehr.	wenig.	mehr.	weniger.
Zu Berg.								
Alt-Breisach	.	.	.	.	.	.	.	.
Strasburg	.	.	.	.	.	.	.	.
Neuburg	43,008	91,3	4,103	8,7	29,350	.	.	21,277
Mannheim	488,643	49,3	502,996	50,7	122,392	.	.	10,023
Mainz	6,419,720	64,5	3,526,986	35,5	1,440,476	.	166,927	.
Caub	11,958,181	99,5	60,619	0,5	1,549,537	.	.	155,663
Koblenz	11,934,543	97,1	359,377	2,9	1,627,085	.	27,342	.
Emmerich	5,542,843	92,2	466,773	7,8	518,888	.	266,978	.
Lobith	5,704,185	94,9	302,108	5,1	729,826	.	64,384	.
Zu Thal.								
Alt-Breisach	.	.	3,953	100	.	.	.	.
Strasburg	.	.	15,831	100	.	.	.	.
Neuburg	.	.	95,574	100	.	.	.	.
Mannheim	535,010	15,5	2,902,081	84,5	74,792	.	161,624	.
Mainz	1,341,567	22,8	4,550,261	77,2	173,481	.	596,567	.
Caub	1,700,224	25,3	5,003,691	74,7	314,048	.	895,152	.
Koblenz	1,756,353	19,5	7,224,639	80,5	275,917	.	464,347	.
Emmerich	2,317,128	15,6	12,582,104	84,4	265,572	.	2,801,152	.
Lobith	2,350,950	16,0	12,397,969	84,0	316,381	.	2,940,798	.

Verkehr auf den Nebenflüssen des Rheins.

Was die Güterbewegung auf den Nebenflüssen des Rheins betrifft, so sind derselben die angedeuteten günstigen Verhältnisse des Hauptstroms ebenfalls zu statten gekommen.

Wie aus den betreffenden Spezial-Uebersichten hervorgeht, haben die Transporte von Gütern zur vollen Gebühr, mit Ausnahme des Mains, auf welchem sich in Bezug auf eigentliche Kaufmannsgüter der Einfluß der Rhein-Main-Bahn immer fühlbarer macht, auf den Nebenflüssen nicht ab-, sondern bedeutend zugenommen.

Abgesehen von der Lahn, welche wegen eingeleiteter Wasserbauten einen großen Theil des Jahres hindurch der Schifffahrt verschlossen war, hat sich der Gesammtverkehr auf allen Nebenflüssen bedeutend gehoben. Auf dem Neckar, dem Main, der Lahn und der Mosel wurden an den Zollämtern Mannheim, Höchst, Niederlahnstein und Koblenz zu Berg und zu Thal, mit Ausschluß des Holzes in Schiffen, abgefertigt:

	1859.	1860.	1860 mehr.	1860 weniger.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Güter zur vollen Gebühr	1,486,573	1,568,219	81,646	—
„ „ Viertel- „	2,798,896	3,027,499	228,603	—
„ „ Zwanzigstel-Gebühr	8,047,080	7,918,355	—	128,725
Zollfrei	1,909,695	2,658,260	748,565	—
Im Ganzen	14,242,244	15,172,333	1,058,814	128,725
		14,242,244	128,725	
Im Jahre 1860 mehr		930,089	930,089	

Verkehr auf dem Ludwigs-Kanal.

Der Gesammtverkehr auf dem Donau-Main-Kanal war im Jahre 1860 um 185,386 Ctr. größer als im vorhergehenden Jahre.

Von der neuerdings erfolgten Herabsetzung der Kanalgebühren, sowie von der gleichzeitig vereinbarten Mainzollermäßigung werden günstige Rückwirkungen auf den Verkehr des Mains und des Ludwigskanals erwartet werden dürfen.

Hafenverkehr.

Was endlich den Hafenverkehr der Rheinischen Städte betrifft, so hat sich derselbe, wie die nachstehende Tabelle zeigt, im Allgemeinen im Jahre 1860 ebenfalls vermehrt.

(Hier folgt die Tabelle auf der nächsten Seite.)

Die gesammte Zu- und Abfuhr der voraufgeführten Häfen betrug also in runden Summen

1859 ..... 27,500,000 Ctr.
1860 ..... 28,500,000 „

Wenn sich trotz einer Gesammtzunahme von mehr als Einer Million Centner im Allgemeinen, in einzelnen Häfen, wie Mainz, und bei einer Vergleichung der Hafenbewegung der Güter zur vollen Gebühr mit vorhergehenden Jahren eine Abnahme des Hafenverkehrs in einzelnen Fällen bemerkbar macht, so braucht wohl nur daran erinnert zu werden, daß eine solche Erscheinung zu keinerlei Schlußfolgerungen über Abnahme der Handelsbedeutung solcher Plätze berechtigt, sondern lediglich als eine Folge der der Schifffahrt freilich empfindlichen, in anderen Beziehungen aber heilsamen Mitbewerbung der Eisenbahnen zu betrachten ist.

Summarische Uebersicht des Güterverkehrs in nachbenannten Rheinhäfen im Jahre 1860.

Häfen:	Zufuhr.			Abfuhr.			Der Verkehr bestand demnach im Ganzen.	Gegen das Vorjahr	
	Zu Berg.	Zu Thal.	Zusammen.	Zu Berg.	Zu Thal.	Zusammen.		mehr.	weniger.
	Centner.								
Straßburg	.	.	22,281	.	.	4,443	26,724	11,438	.
Kehl	1,398	.	1,398	.	17,555	17,555	18,053	5,591	.
Freistett	4,997	.	4,997	.	.	.	4,997	.	1,958
Knielingen	17,639	.	17,639	.	62,800	62,800	80,439	11,004	.
Leopoldshafen	200,116	.	200,116	.	97,426	97,426	297,542	.	3,723
Speyer	28,259	.	28,259	.	30,558	30,558	58,817	16,047	.
Mannheim	2,897,137	903,870	3,801,007	107,835	928,907	1,036,742	4,837,749	869,403	.
Ludwigshafen	1,173,242	358,514	1,531,756	626,398	1,212,889	1,839,287	3,371,043	1,505,964	.
Worms	.	.	23,965	.	.	31,354	55,319	.	6,809
Mainz	1,285,090	756,371	2,041,461	200,065	862,790	1,062,855	3,104,316	.	160,179
Biebrich	513,028	246,317	759,845	33,965	194,637	228,602	987,947	146,648	.
Bingen	279,235	153,345	432,580	74,107	209,791	283,898	716,478	.	225,254
Koblenz	1,013,820	603,669	1,617,489	314,411	260,876	575,287	2,192,776	5,916	.
Köln	1,759,592	1,844,064	3,603,656	894,237	464,968	1,359,205	4,962,861	259,508	.
Düsseldorf	749,581	1,807,017	2,556,598	389,482	420,983	810,465	3,367,063	599,946	.
Ruhrort	823,442	1,758,814	2,582,256	482,378	244,861	727,239	3,309,495	.	943,010
Wesel	182,220	418,304	600,524	318,800	231,273	550,073	1,150,597	.	15,820
Summa	10,928,796	8,850,285	19,825,327	3,441,678	5,240,314	8,717,789	28,543,116	3,431,510	1,356,748
								1,356,748	
								2,074,762	

Handelsverhältnisse Zanzibars.

Einem im VII. Hefte von Petermanns „geographische Mittheilungen" abgedruckten Bericht des Britischen Konsuls zu Zanzibar über die dortigen Handelsverhältnisse, datirt vom 1. Juli 1860, entnehmen wir die nachstehenden Bemerkungen.

Grenzen.

Die Besitzungen des Sultans von Zanzibar umfassen den ganzen Theil der Ostküste Afrikas zwischen Magadosha in ungefähr 2° N. Br. und Kap Delgado in 10° 42′ S. Br.; sie werden im Norden von unabhängigen Somal- und Gallastämmen und im Süden von den Portugiesischen Besitzungen unter dem General-Gouverneur von Mozambique begrenzt. Die Länge der unter der Herrschaft von Zanzibar stehenden Küstenstrecke beträgt 1100 Engl. Meilen. Auch gehören die Inseln Zanzibar, Pemba und Monfea zu der Herrschaft. Das Gebiet auf dem Festlande hat nach dem Innern zu keine bestimmte Grenze, da es hauptsächlich von heidnischen Stämmen bewohnt wird, welche keine Abgaben zahlen und in einiger Entfernung von der Küste die Autorität des Sultans nur dann anerkennen, wenn es in ihrem eigenen Interesse liegt.

Die Insel Zanzibar,

von den Afrikanern „Unguso" genannt, die wichtigste Besitzung des Sultans und der Sitz der Regierung, liegt 20—30 Engl. Meilen von der Afrikanischen Küste, an welcher sie sich in der Richtung von NO. nach SW. erstreckt; sie ist ungefähr 48 Engl. Meilen lang und 15—30 Meilen breit.

Der Kanal zwischen der Insel Zanzibar und dem Festland hat für die größten Schiffe hinreichende Tiefe; obgleich in demselben viele kleine Inseln, sowie zahlreiche Untiefen und Sandbänke liegen, so kann man doch alle Gefahren dadurch meiden, daß man sich nahe an der Insel hält, wo auch allenthalben gute Ankerplätze sind. Auf der Ostseite der Insel findet sich keine Stelle zum Ankern, da sich von derselben auf beträchtliche Entfernung Riffe erstrecken.

Die Insel Zanzibar umfaßt ein Areal von ungefähr 400,000 Akres und es ist der Boden an den meisten Stellen von außerordentlicher Fruchtbarkeit. Von Wäldern und Plantagen bedeckt und durch die häufigen Regenschauer beständig grün erhalten, gewährt sie überall einen prächtigen Anblick. Gegen die Küste hin ist die Insel niedrig und der Boden leicht und sandig, doch erhebt sich derselbe 2 bis 3 Engl. Meilen von dem Meer in sanften Anschwellungen bis zu einer Höhe von 3—400 Fuß. Die Abhänge sind bewachsen mit Gewürznelken und Orangen; Reis, Zuckerrohr, Cassava oder Maniok, Jowari ꝛc. werden in den Ebenen und Thälern gebaut, welche kleine Flüsse reichlich bewässern, die zu allen Jahreszeiten Wasser führen und Stadt wie Schiffe hinreichend mit gutem Wasser versorgen.

Im Innern der Insel ist der Boden sehr verschieden; an manchen Stellen besteht er aus einem fetten schwarzen Lehm, welcher sich aus zersetzten Pflanzenstoffen gebildet hat, an anderen aus einem zähen Thone von hellrother Farbe. Dieser letztere Boden ist am fruchtbarsten und wird gewöhnlich zu Gewürznelken-Pflanzungen benutzt. Von der See aus gewährt die Insel den Anblick eines ununterbrochenen Waldes von Kokos-, Mango- und anderen Bäumen, dessen Hintergrund die Nelken-Pflanzungen auf den Anhöhen bilden, jedoch ist die Insel nach allen Richtungen von Wegen und grünen Pfaden durchschnitten, welche eine endlose Abwechselung von Reit- und Spaziergängen bieten. Die untere Erdschicht besteht überall aus Korallen und es ist außer der Korallen-Formation nirgends ein Stein zu finden.

Dampfschifffahrt.

Mit Unterscheidung der bewegenden Kraft gestaltete sich der Güterverkehr auf dem Rheine für 1860 wie folgt:

Erhebungs-Aemter.	Es sind im Ganzen befördert: durch Dampfkraft. Ctr.	pCt.	ohne Benutzung der Dampfkraft. Ctr.	pCt.	Gegen das Vorjahr: durch Dampfkraft. mehr.	wenig.	ohne Benutzung der Dampfkraft. mehr.	weniger.
Zu Berg.								
Alt-Breisach	.	.	.	.	.	.	.	.
Strasburg	.	.	.	.	.	.	.	.
Neuburg	43,008	91,3	4,103	8,7	29,350	.	.	21,277
Mannheim	488,643	49,8	502,996	50,7	122,392	.	.	10,023
Mainz	6,419,720	64,5	3,526,986	35,5	1,440,476	.	166,927	.
Caub	11,958,181	99,5	60,619	0,5	1,549,537	.	.	155,663
Koblenz	11,934,543	97,1	359,377	2,9	1,627,085	.	27,342	.
Emmerich	5,542,843	92,2	466,773	7,8	518,888	.	266,978	.
Lobith	5,704,185	94,9	302,108	5,1	729,826	.	64,384	.
Zu Thal.								
Alt-Breisach	.	.	3,953	100	.	.	.	.
Strasburg	.	.	15,831	100	.	.	.	.
Neuburg	.	.	95,574	100	.	.	.	.
Mannheim	535,010	15,5	2,902,081	84,5	74,792	.	161,624	.
Mainz	1,341,567	22,8	4,550,261	77,2	173,481	.	596,567	.
Caub	1,700,224	25,3	5,003,691	74,7	314,048	.	895,152	.
Koblenz	1,756,253	19,5	7,224,639	80,5	275,917	.	464,347	.
Emmerich	2,317,128	15,6	12,582,104	84,4	265,572	.	2,801,152	.
Lobith	2,350,950	16,0	12,397,969	84,0	316,381	.	2,940,798	.

Verkehr auf den Nebenflüssen des Rheins.

Was die Güterbewegung auf den Nebenflüssen des Rheins betrifft, so sind derselben die angedeuteten günstigen Verhältnisse des Hauptstroms ebenfalls zu statten gekommen.

Wie aus den betreffenden Spezial-Uebersichten hervorgeht, haben die Transporte von Gütern zur vollen Gebühr, mit Ausnahme des Mains, auf welchem sich in Bezug auf eigentliche Kaufmannsgüter der Einfluß der Rhein-Main-Bahn immer fühlbarer macht, auf den Nebenflüssen nicht ab-, sondern bedeutend zugenommen.

Abgesehen von der Lahn, welche wegen eingeleiteter Wasserbauten einen großen Theil des Jahres hindurch der Schifffahrt verschlossen war, hat sich der Gesammtverkehr auf allen Nebenflüssen bedeutend gehoben. Auf dem Neckar, dem Main, der Lahn und der Mosel wurden an den Zollämtern Mannheim, Höchst, Niederlahnstein und Koblenz zu Berg und zu Thal, mit Ausschluß des Holzes in Schiffen, abgefertigt:

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1860 mehr. Ctr.	1860 weniger. Ctr.
Güter zur vollen Gebühr	1,486,573	1,568,219	81,646	—
„ „ Viertel- „	2,798,896	3,027,499	228,603	—
„ „ Zwanzigstel-Gebühr	8,047,080	7,918,355	—	128,725
Zollfrei	1,909,695	2,658,260	748,565	—
Im Ganzen	14,242,244	15,172,333	1,058,814	128,725
		14,242,244	128,725	
Im Jahre 1860 mehr		930,089	930,089	

Verkehr auf dem Ludwigs-Kanal.

Der Gesammtverkehr auf dem Donau-Main-Kanal war im Jahre 1860 um 185,386 Ctr. größer als im vorhergehenden Jahre.

Von der neuerdings erfolgten Herabsetzung der Kanalgebühren, sowie von der gleichzeitig vereinbarten Mainzollermäßigung werden günstige Rückwirkungen auf den Verkehr des Mains und des Ludwigskanals erwartet werden dürfen.

Hafenverkehr.

Was endlich den Hafenverkehr der Rheinischen Städte betrifft, so hat sich derselbe, wie die nachstehende Tabelle zeigt, im Allgemeinen im Jahre 1860 ebenfalls vermehrt.

(Hier folgt die Tabelle auf der nächsten Seite.)

Die gesammte Zu- und Abfuhr der voraufgeführten Häfen betrug also in runden Summen

1859 ..... 27,500,000 Ctr.
1860 ..... 28,500,000 „

Wenn sich trotz einer Gesammtzunahme von mehr als Einer Million Centner im Allgemeinen, in einzelnen Häfen, wie Mainz, und bei einer Vergleichung der Hafenbewegung der Güter zur vollen Gebühr mit vorhergehenden Jahren eine Abnahme des Hafenverkehrs in einzelnen Fällen bemerkbar macht, so braucht wohl nur daran erinnert zu werden, daß eine solche Erscheinung zu keinerlei Schlußfolgerungen über Abnahme der Handelsbedeutung solcher Plätze berechtigt, sondern lediglich als eine Folge der der Schifffahrt freilich empfindlichen, in anderen Beziehungen aber heilsamen Mitbewerbung der Eisenbahnen zu betrachten ist.

Summarische Uebersicht des Güterverkehrs in nachbenannten Rheinhäfen im Jahre 1860.

Häfen:	Zufuhr.			Abfuhr.			Der Verkehr bestand demnach im Ganzen.	Gegen das Vorjahr	
	Zu Berg.	Zu Thal.	Zusammen.	Zu Berg.	Zu Thal.	Zusammen.		mehr.	weniger.
	Centner.								
Strasburg	.	.	22,281	.	.	4,443	26,724	11,438	.
Kehl	1,398	.	1,398	.	17,555	17,555	18,053	5,591	.
Freistett	4,997	.	4,997	.	.	.	4,997	.	1,953
Knielingen	17,639	.	17,639	.	62,800	62,800	80,439	11,004	.
Leopoldshafen	200,116	.	200,116	.	97,426	97,426	297,542	.	3,723
Speyer	28,259	.	28,259	.	30,558	30,558	58,817	16,047	.
Mannheim	2,897,137	903,870	3,801,007	107,835	928,907	1,036,742	4,837,749	869,403	.
Ludwigshafen	1,172,242	358,514	1,531,756	626,398	1,212,889	1,839,287	3,371,043	1,505,964	.
Worms	.	.	23,965	.	.	31,354	55,319	.	6,809
Mainz	1,285,090	756,371	2,041,461	200,065	862,790	1,062,855	3,104,316	.	160,179
Biebrich	513,028	246,317	759,345	33,965	194,637	228,602	987,947	146,648	.
Bingen	279,235	153,345	432,580	74,107	209,791	283,898	716,478	.	225,254
Koblenz	1,013,820	603,669	1,617,489	314,411	260,876	575,287	2,192,776	5,916	.
Köln	1,759,592	1,844,064	3,603,656	894,237	464,968	1,359,205	4,962,861	259,508	.
Düsseldorf	749,581	1,807,017	2,556,598	389,482	420,983	810,465	3,367,063	599,946	.
Ruhrort	823,442	1,758,814	2,582,256	482,378	244,861	727,239	3,309,495	.	943,010
Wesel	182,220	418,304	600,524	318,800	231,273	550,073	1,150,597	.	15,820
Summa	10,928,796	8,850,285	19,825,327	3,441,678	5,240,314	8,717,789	28,543,116	3,431,510	1,356,748
								1,356,748	
								2,074,762	

Handelsverhältnisse Zanzibars.

Einem im VII. Hefte von Petermanns „geographische Mittheilungen" abgedruckten Bericht des Britischen Konsuls zu Zanzibar über die dortigen Handelsverhältnisse, datirt vom 1. Juli 1860, entnehmen wie die nachstehenden Bemerkungen.

Grenzen.

Die Besitzungen des Sultans von Zanzibar umfassen den ganzen Theil der Ostküste Afrikas zwischen Magadosha in ungefähr 2° N. Br. und Kap Delgado in 10° 42′ S. Br.; sie werden im Norden von unabhängigen Somal- und Gallästämmen und im Süden von den Portugiesischen Besitzungen unter dem General-Gouverneur von Mozambique begrenzt. Die Länge der unter der Herrschaft von Zanzibar stehenden Küstenstrecke beträgt 1100 Engl. Meilen. Auch gehören die Inseln Zanzibar, Pemba und Monfea zu der Herrschaft. Das Gebiet auf dem Festlande hat nach dem Innern zu keine bestimmte Grenze, da es hauptsächlich von heidnischen Stämmen bewohnt wird, welche keine Abgaben zahlen und in einiger Entfernung von der Küste die Autorität des Sultans nur dann anerkennen, wenn es in ihrem eigenen Interesse liegt.

Die Insel Zanzibar,

von den Afrikanern „Unguso" genannt, die wichtigste Besitzung des Sultans und der Sitz der Regierung, liegt 20—30 Engl. Meilen von der Afrikanischen Küste, an welcher sie sich in der Richtung von NO. nach SW. erstreckt; sie ist ungefähr 48 Engl. Meilen lang und 15—30 Meilen breit.

Der Kanal zwischen der Insel Zanzibar und dem Festland hat für die größten Schiffe hinreichende Tiefe; obgleich in demselben viele kleine Inseln, sowie zahlreiche Untiefen und Sandbänke liegen, so kann man doch alle Gefahren dadurch meiden, daß man sich nahe an der Insel hält, wo auch allenthalben gute Ankerplätze sind. Auf der Ostseite der Insel findet sich keine Stelle zum Ankern, da sich von derselben auf beträchtliche Entfernung Riffe erstrecken.

Die Insel Zanzibar umfaßt ein Areal von ungefähr 400,000 Akres und es ist der Boden an den meisten Stellen von außerordentlicher Fruchtbarkeit. Von Wäldern und Plantagen bedeckt und durch die häufigen Regenschauer beständig grün erhalten, gewährt sie überall einen prächtigen Anblick. Gegen die Küste hin ist die Insel niedrig und der Boden leicht und sandig, doch erhebt sich derselbe 2 bis 3 Engl. Meilen von dem Meer in sanften Anschwellungen bis zu einer Höhe von 3—400 Fuß. Die Abhänge sind bewachsen mit Gewürznelken und Orangen; Reis, Zuckerrohr, Cassava oder Maniok, Jowari ꝛc. werden in den Ebenen und Thälern gebaut, welche kleine Flüsse reichlich bewässern, die zu allen Jahreszeiten Wasser führen und Stadt wie Schiffe hinreichend mit gutem Wasser versorgen.

Im Innern der Insel ist der Boden sehr verschieden; an manchen Stellen besteht er aus einem fetten schwarzen Lehm, welcher sich aus zersetzten Pflanzenstoffen gebildet hat, an anderen aus einem zähen Thone von hellrother Farbe. Dieser letztere Boden ist am fruchtbarsten und wird gewöhnlich zu Gewürznelken-Pflanzungen benutzt. Von der See aus gewährt die Insel den Anblick eines ununterbrochenen Waldes von Kokos-, Mango- und anderen Bäumen, dessen Hintergrund die Nelken-Pflanzungen auf den Anhöhen bilden, jedoch ist die Insel nach allen Richtungen von Wegen und grünen Pfaden durchschnitten, welche eine endlose Abwechselung von Reit- und Spaziergängen bieten. Die untere Erdschicht besteht überall aus Korallen und es ist außer der Korallen-Formation nirgends ein Stein zu finden.

Die Insel besitzt zwar keine fließenden Gewässer von angemessener Größe, um den Namen Flüsse zu verdienen, aber zahlreiche Bäche durchfließen die Thäler und werden an vielen Stellen durch Aquadukte in die Gärten und Landhäuser der Araber geleitet.

Bevölkerung.

Da keinerlei amtliche Tabellen über die Bevölkerung des Gebiets von Zanzibar geführt werden, so ist es nicht möglich, die Zahl derselben auch nur mit einiger Sicherheit anzugeben. Man schätzt die Bevölkerung der Insel Zanzibar auf ungefähr 250,000 Seelen. Die Stadt Zanzibar hat ungefähr 60,000 Einwohner, und während des NO.-Monsun kommen zu der permanenten Einwohnerschaft wahrscheinlich noch 30—40,000 Fremde hinzu. Während der letzten Jahre hat sich die Bevölkerung der Stadt schnell vermehrt, so daß ganz neue Stadttheile erstanden. Die Bevölkerung ist sehr gemischt, der Kern sind die Arabischen Grundbesitzer, welche eine Art Aristokratie bilden, große Pflanzungen und viele Sklaven besitzen. Auch trifft man daselbst eine zahlreiche Mischlings-Race, Nachkommen von Arabern und Afrikanischen Frauen, von denen viele intelligent und unternehmend und frei von der Bigotterie und den religiösen Vorurtheilen der Araber sind, im Allgemeinen sind sie jedoch unehrlich und karakterlos. Die Zahl der in Zanzibar ansäßigen Eingebornen von den Komorischen Inseln beträgt ungefähr 4000. Sie sind eine fleißige, intelligente Race, haben eine hellere Haut und angenehmere Gesichtszüge als die Sowahili oder andere Afrikanische Racen. Sie sind brav und fleißig und geben gute Dienstboten ab. Auch viele Eingeborne von der Westküste Madagaskars haben sich zu Zanzibar angesiedelt. Ebenso kommt eine bedeutende Anzahl Araber von der Küste von Hadramaut dahin, um als Lastträger und Kärner zu dienen; sie sind geduldige, fleißige Leute und verrichten fast alle Arbeiten im Hafen beim Löschen und Laden von Gütern. Zahlreich sind auch die Araber von der Küste von Oman, „Suris" genannt; sie sind eine lästige, unruhige, diebische Race, stets zu Unfug bereit, außerdem unfläthig, schmutzig, häßlich und äußerst feig.

Die Zahl der Eingebornen aus Indien, welche sich in dem Zanzibargebiet aufhalten, beträgt zwischen 5- und 6000 und wächst noch alljährlich an. Es sind hauptsächlich Banianen von Kutsch und Jamnuggur und Khojas und Bhoras — muhammedanische Sekten von Kutsch, Surat und Bombay. Fast alle Läden in den Bazars von Zanzibar gehören ihnen und beinahe der ganze auswärtige Handel des Hafens geht durch ihre Hände. Sie ziehen nach und nach den ganzen Wohlstand und alles Eigenthum der Insel an sich, die Araber dagegen verarmen bei ihrer Trägheit und Unredlichkeit. Banianen sind in bedeutender Anzahl in allen Städten und Dörfern der Festlandsküste wie auch zu Mozambique und in anderen Portugiesischen Niederlassungen etablirt; die Khojas und Bhoras haben an der Westküste von Madagaskar und in den Französischen Kolonien Nossi-Bé und Mayotta Niederlassungen. Die Banianen bringen niemals ihre Familien oder Frauen aus Indien mit, sie behalten vielmehr stets die Rückkehr in ihr Vaterland, sobald sie ihr Auskommen sich verschafft haben, im Auge; die Khojas und Bhoras, ein sehr haushälterisches und betriebsames Volk, bringen dagegen ihre Weiber und Kinder mit und siedeln sich bleibend an.

Vor Kurzem ist ein neuer Stadttheil entstanden, der sich rasch vergrößert und nur von diesen Indischen Muhammedanern bewohnt wird; gewöhnlich bringt jedes Bugalow von Kutsch eine Anzahl Khoja-Familien als Ansiedler. Nicht ein einziger Armenier oder Jude wohnt in Zanzibar und von Persern nur ungefähr ein Dutzend. Mehrere Läden wurden kürzlich von Portugiesen aus Goa errichtet, auch giebt es einen Parsen hier, welcher die Funktionen eines Doktors, Zinnarbeiters und Vergolders zugleich ausübt.

Sprache.

Die gewöhnliche Sprache in den Gebieten von Zanzibar ist die „Kisuaheli", von den Afrikanern „Maneno Ungoja" genannt; sie gehört zu der großen Süd-Afrikanischen Sprachenfamilie, wovon Dialekte in einem großen Theile des östlichen Afrika gesprochen werden. Sie ist nicht Schriftsprache, sondern die Arabischen Ansiedler bedienen sich beim Schreiben derselben der Arabischen Zeichen. Das Arabische, welches von den besseren Klassen der Araber zu Zanzibar gesprochen wird, ist ein sehr korrumpirter Dialekt.

Die Erziehung

steht auf der niedrigsten Stufe, einige alte Mullahs lehren die Knaben lesen und schreiben; sind diese im Stande, den Koran zu lesen und ihre täglichen Gebete zu wiederholen, so wird ihr Unterricht als vollendet betrachtet.

Rechtspflege.

In den Gebieten von Zanzibar existiren weder reguläre Civilgerichte, noch irgend welche Gesetzbücher oder Regulative. In allen Civil-Streitigkeiten entscheidet der Cazi sofort, nachdem er beide Parteien gehört hat, nach den Bestimmungen des Koran; ein schriftliches Verfahren und Anwälte giebt es nicht. Diese Cazis sind aber gänzlich karakterlos, werden vom Volke durchaus nicht geachtet und Bestechung soll bei ihnen sehr gewöhnlich sein. In allen Fällen besteht das Recht, sich direkt an den Sultan zu wenden, dessen Ausspruch entscheidend ist.

Alle Kriminalsachen werden in Zanzibar von dem Sultan selbst entschieden, zu welchem Zweck er in seinem öffentlichen Audienzzimmer täglich zweimal Sitzung hält, von allen seinen höchsten Beamten umgeben. Jeder Kläger hat freien Zutritt und die Entscheidung erfolgt sofort ohne irgend welches schriftliches Verfahren. Die Araber haben einen tiefen Widerwillen gegen das Schreiben, selbst über die wichtigsten Angelegenheiten nehmen sie keine Protokolle auf. Bei einem Mord — dem einzigen Verbrechen, auf dem die Todesstrafe ruht — wird der Verbrecher sofort, nachdem der Urtheilsspruch gefällt ist, hinausgeführt und hingerichtet, es sei denn, daß er sich mit der Familie der ermordeten Person durch Zahlung des Blutpreises vergleicht. Der „diyat" oder Blutpreis beträgt 800 Dollars, es ist jedoch der Wahl der Familie des Opfers überlassen, entweder diesen diyat anzunehmen oder auf der Hinrichtung des Mörders zu bestehen. Schwere Verbrechen, oder vielleicht nur deren Entdeckung, sind sehr selten, denn während der drei letzten Jahre hat in Zanzibar nur eine einzige Hinrichtung stattgefunden.

Polizei.

Eine geordnete Polizei besteht in keinem Theil des Zanzibar-Gebiets; die Beludschen- und Mekrani-Soldaten des Sultans werden dazu verwendet, um Verbrecher zu arretiren und die Ruhe aufrecht zu erhalten, sie patrouilliren des Nachts in den Straßen von Zanzibar und bewachen die Gefangenen im Fort. Man beschuldigt sie jedoch, und wohl nicht mit Unrecht, daß sie die meisten vorkommenden Räubereien selbst begehen, und während sie verhüten sollen, daß die aus dem Norden kommenden Araber Sklaven und Kinder stehlen, weiß man, daß sie am eifrigsten bemüht sind, diesen Leuten gestohlene Sklaven und Kinder zuzuführen. Sie sind sämmtlich Erzmemmen und haben große Furcht vor den nördlichen Piratenstämmen.

Eigentliche Gefängnisse giebt es ebenfalls nicht, die Gefangenen werden in den Forts von Zanzibar, Kilwa, Mombasa und Lamu untergebracht. Es ist Gebrauch, daß sämmtliche Gefangene mit Ausnahme der wegen Hochverraths Eingekerkerten jedes Jahr am Eed Koorban frei gelassen werden.

Karakter der Araber.

Die Araber in Zanzibar, obgleich die herrschende Klasse, sind durchgehends sehr schmutzig, unwissend und bigot. Das milde Klima in Verbindung mit der Sitte, so viele Sklaven und schwarze Konkubinen zu hal-

ten, hat alle den Arabern gemeiniglich zugeschriebenen Tugenden, als männlichen Karakter, Energie und persönlichen Muth, vernichtet. Der Handel hat in den letzten Jahren bei ihnen den Geschmack an ausländischem Luxus geweckt, z. B. an hübschen Mobilien und Kleidern, kostbaren Spiegeln, Porzellan ꝛc., und hat somit den äußeren Anschein höherer Civilisation hervorgebracht, aber mit dem Sinn für Verschönerung und Luxus ist bei ihnen zugleich der Geschmack an geistigen Getränken rege geworden, deren Konsumtion rasch zunimmt. Sie sind eingefleischte Lügner und im Handel so unehrlich, daß die meisten fremden Kaufleute es vermeiden, mit ihnen Handelsverbindungen anzuknüpfen, in Folge dessen der ganze Handel des Hafens in die Hände der Eingebornen aus Indien übergeht. Auch ein großer Theil des Grundbesitzes ist den letzteren verpfändet. Hinge das Aufblühen des Zanzibar-Staats von diesen ausgearteten Arabern ab, so könnte man wohl an ihm verzweifeln.

Die gewöhnliche Kleidung der Araber besteht aus einem langen, weißen, baumwollenen Hemd, welches beinahe bis auf die Knöchel reicht, einem Lungi oder Leibrock aus Seide oder Baumwolle von Maskatfabrikat, einem Turban von demselben Stoff, einer kurzen Jacke von feinem Tuch, „kisbao" genannt, welche bei den Bemittelteren reich gestickt ist, einem um die Taille geschlungenen Tuch von reich gestickter Seide und Gold und einem leichten „jubbah" oder weitem Mantel von feinem Tuch, mit Gold- und Silberstickerei eingefaßt. Alle Klassen sind mit einem geraden zweischneidigen Schwert und einem Dolch bewaffnet.

Der Dolch oder „jumbea" wird allenthalben und selbst von kleinen Knaben getragen; es ist dies ein Gegenstand, bei welchem die Araber den größten Luxus entfalten; wer es erschwingen kann, läßt den Griff und die Scheide mit Gold und Silber verzieren. Der Dolch eines reichen Arabers kostet gewöhnlich 60 bis 100 Dollars. Der Schild, den die meisten Araber tragen, ist von Rhinoceroshaut und wird über die linke Schulter gehängt. Ein langer, leichter Speer vollendet die Rüstung. Die Arabischen Frauen gehen bei Tage nie aus, sondern machen ihre Besuche des Abends in Begleitung ihrer Sklavinnen und sind dann stets verschleiert. Der Schleier, in welchem für die Augen zwei Löcher sind, ist gerade groß genug, um das Gesicht zu bedecken, und hat eine gestickte Goldborte.

Sklaven.

Die Afrikanischen Sklaven, welche den größten Theil der Bevölkerung von Zanzibar bilden, gehören verschiedenen Stämmen des Inneren an. Von der Afrikanischen Küste nördlich von Mombasa kommen keine Sklaven her, da die dortigen Stämme zu wild und kriegerisch sind; die Galla und Somali werden nie zu Sklaven gemacht. Im Jahre 1859 wurden von der Afrikanischen Küste 19,000 Sklaven nach Zanzibar gebracht, und zwar 4000 von der „Marima", der Zanzibar gegenüberliegenden Küste, und 15,000 aus der Gegend des großen Sees Nyassa, welcher ungefähr 40 Tagereisen südwestlich von Kilwa liegt. Die Stämme, welche früher die meisten Sklaven lieferten, sind jetzt fast erschöpft, so daß dieser elende Handel mit jedem Jahre sich weiter ins Innere erstreckt und weite Strecken fruchtbaren Landes entvölkert. Außer denjenigen, welche nach Zanzibar kommen, wird auch eine große Anzahl nach dem Süden in die Portugiesischen Häfen von Mozambique eingeführt, wo der Sklavenhandel mit Wissen und Genehmigung der Portugiesischen Behörden noch in sehr ausgedehnter Weise betrieben wird. Der größere Theil der Sklaven gehört zu den bedeutenden Stämmen M'Nyassa Miyan und Magindo. Der Preis von neu importirten Sklaven beträgt in Zanzibar 2 bis 7 Pfd. Sterl. für erwachsene Männer und Frauen und 25 bis 50 Englische Schillinge für Knaben und Mädchen. Bisher wurde auf jeden eingeführten Sklaven eine Abgabe von einem Dollar erhoben, welche kürzlich von dem Sultan verdoppelt ist. Diese Abgabe ist in die Zollpacht eingeschlossen. Der öffentliche Verkauf der Sklaven findet täglich zweimal Statt, Männer und Frauen werden untersucht und müssen laufen, um ihren Gang zu zeigen, wie die Pferde auf dem Markte.

Die Araber betrachten die Sklaven als Vieh und nehmen von deren Leiden nicht die geringste Notiz; sie sind zu wohlfeil und zu zahlreich, als daß man sich ihretwegen sollte Sorge machen. Dieses Jahr wurden im Innern Sklaven für ½ Dollar per Kopf gekauft oder 10 Stück für eine Kuh oder einen Ochsen eingetauscht. Auf den Plantagen führen die Sklaven ein bequemes Leben. Der Araber ist selbst zu faul und schlaff, um seine Sklaven anzutreiben. An zwei Tagen der Woche, Donnerstags und Freitags, können die Sklaven machen was sie wollen; was sie an diesen Tagen zu Markt bringen, gehört ihnen und es sind daher diese die Hauptmarkttage in Zanzibar, da die Neger sodann von allen Seiten herbeiströmen. Jeder Sklave auf dem Lande hat eine große Hütte mit einem Garten darum, in dessen Einrichtung sie oft viel Geschmack verrathen, und hinsichtlich ihrer Reinlichkeit findet ein großer Kontrast gegen die schmutzigen Araber Statt. Wenn Sklaven von ihren Herren zur Arbeit vermiethet werden, so bezahlt man dafür 8 Indische Pice, ungefähr 3½ Pence per Tag, wovon der Herr gewöhnlich 5 Pice nimmt und dem Sklaven 3 Pice läßt, um damit seine Nahrung zu bestreiten. Männer, Knaben und Frauen erhalten alle denselben Lohn. Häufig besitzt ein Mann, welcher selbst Sklave ist, mehrere andere Sklaven und selbst ein Dienstbote, welcher monatlich ein Lohn von 4 oder 5 Dollars empfängt, ist oft Eigenthümer eines oder mehrerer Sklaven. Ein Araber, der 3 oder 4 Sklaven besitzt, vermiethet sie häufig zum Arbeiten und lebt von dem, was sie verdienen, indem er es verschmäht, sich einer ordentlichen Beschäftigung zu widmen; er gebt den ganzen Tag mit Dolch, Degen und Schild müßig umher und hält sich für einen vermögenden Mann. Einen Sklaven frei zu geben, wird als eine sehr lobenswerthe That betrachtet und von einem Herrn oft noch in der Sterbestunde als das letzte Mittel vollzogen, um die göttliche Gnade zu erlangen. Allenthalben an beiden Küsten Afrikas ist der Sklavenhandel jetzt untersagt, mit Ausnahme des Gebiets von Zanzibar, und die einzigen Personen, welche dabei etwas verdienen, sind einige verächtliche, sinnliche Araber; dennoch wird er mit empörender Grausamkeit fortbetrieben und verheert große Landstriche in Ost-Afrika. Es ist unzweifelhaft, daß seine gänzliche Untersagung das Gedeihen Zanzibars bedeutend fördern und eine große Wohlthat für alle Klassen sein würde. Im Handel von Zanzibar und in der Erzeugung von Bodenprodukten hat seit Abschaffung des Sklavenhandels nach dem Persischen Golf und dem Rothen Meere durch Vertrag von 1847 eine bedeutende Zunahme stattgefunden; seit dieser Zeit haben sich die Zolleinnahmen um 38 pCt. vermehrt.

Klima, Krankheiten ꝛc.

Durch neuere Erfahrungen hat es sich herausgestellt, daß das Klima der Stadt Zanzibar nicht den üblen Ruf verdient, welchen es in früheren Jahren erhalten hat. Einmal die vermehrte Urbarmachung und Lichtung der Djungeln, dann das Ueberhandnehmen des Gewürznelkenbaues über die Kultur von Reis und Zuckerrohr, sowie auch das reine Wasser, welches man seit Erbauung der Aquadukte hat, haben einen günstigen Einfluß geübt. Ferner geschieht mehr für die Reinlichkeit des Theils der Stadt, welcher von den Fremden bewohnt wird. Gleichwohl sind remittirende und intermittirende Fieber sehr vorherrschend, die Blattern treten gewöhnlich alle Jahre ungefähr im Oktober auf und werden der Afrikanischen Race sehr gefährlich. Wegen der dichten Vegetation und Feuchtigkeit des Bodens ist das Schlafen im Innern der Insel nur während Einer Nacht für Europäer gewöhnlich tödtlich gewesen. Der Sultan hat verschiedene Male Europäer zur Beaufsichtigung seiner Dampf-Zuckermühle auf einer Plantage im Innern engagirt, aber Niemand blieb am Leben, nachdem er einige Nächte auf der Plantage geschlafen. Die Stadt Zanzibar liegt auf einer Landzunge, ist von der See fast ganz umgeben und jeder Brise ausgesetzt, und dies ist ohne Zweifel die Hauptursache der Zuträglichkeit ihres Klimas.

Die Mannschaft von Kauffahrteischiffen im Hafen ist in der Regel sehr gesund, obgleich sie zu jeder Jahreszeit den ganzen Tag in der Sonne arbeitet. Wegen der außerordentlichen Feuchtigkeit und der geringen Schwankungen der Temperatur ist das Klima äußerst schwächend und daher bei längerem Aufenthalt nicht günstig, weshalb denn auch die Mitglieder fremder Handlungshäuser nach einem dreijährigen Aufenthalt die Insel gewöhnlich verlassen, um das Klima zu wechseln.

Zu Zanzibar giebt es zwei Regenzeiten, eine stärkere in den Monaten März, April und Mai, während welcher Zeit im Jahre 1859 104,25 Zoll Regen fiel, und eine schwächere in den Monaten September und Oktober. Januar, Februar und März sind die heißesten, Juli, August und September die kühlsten Monate. Die Extreme der Temperatur waren im Jahre 1859 89° und 70° Fahrenheit.

Während 9 Monate des Jahres herrschen Südwest- und Ostwinde, während der übrigen 3 Monate weht ein starker Wind aus Nordost. Der Nordost-Monsun, welcher in den oberen Theilen des Indischen Oceans herrscht, erreicht Zanzibar ungefähr im Dezember und weht während 2 Monate mit großer Gewalt. Beim Wechsel des Monsun, etwa im März, treten häufig heftige Böen aus Südwest und West ein, welche von starkem Regen begleitet sind; die Orkane hingegen, welche weiter südlich so große Verwüstungen anrichten, erstrecken sich niemals bis nach Zanzibar. Beinahe im ganzen Jahre fällt sehr starker Thau. Die Höhe der Fluth beträgt 13 Fuß.

Im Innern des gegenüberliegenden Festlandes soll ein gemäßigtes, gesundes Klima herrschen, aber bis jetzt ist kein weißer Bewohner an der Küste dem Fieber entronnen; diejenigen, welche sich von dem ersten Anfall erholen, scheinen akklimatisirt zu sein. Französische und Amerikanische Kaufleute wohnen zuweilen ziemlich lange Zeit in dem weiter nördlich gelegenen Brava und Lamu, ohne nachtheilige Folgen zu spüren.

Die Cholera ist zuweilen sehr gefährlich; im Frühlinge 1859 kostete sie ungefähr 20,000 Menschen auf der Insel Zanzibar das Leben und entvölkerte an der gegenüberliegenden Küste mehrere Städte fast ganz. Es werden weder Geburts- noch Sterberegister geführt, auch giebt es keine ordentlichen Begräbnißplätze.

Aerzte giebt es in dem Gebiete von Zanzibar nicht, mit Ausnahme des dem Britischen Konsulat attachirten Arztes, denn die Araber sind in der Heilkunde gänzlich unwissend und vertrauen stets dem Schicksal und den Zaubermitteln. Der Britische Arzt leistet allen fremden Kaufleuten und den Schiffsmannschaften im Hafen ärztlichen Beistand.

Die Stadt Zanzibar

hat ca. 60,000 Einwohner und, wie alle Städte des Ostens, enge, unregelmäßige und schlecht angelegte Straßen. Die Bazars sind sehr groß und mit Artikeln ausländischer Manufaktur reichlich angefüllt. Fast alle Ladenbesitzer und Handwerker sind Eingeborne von Indien. Der Palast des Sultans und die Häuser der meisten vornehmen Araber und der Fremden liegen dicht an der See, dem Hafen gegenüber. Sie haben gewöhnlich ein flaches Dach und einen inneren Hofraum. Zahlreiche große massive Gebäude werden jetzt an der Stelle errichtet, wo früher mit Kokosblättern bedeckte Lehmhäuser standen. Die Straßen werden niemals gekehrt und befinden sich stets in einem schmutzigen Zustande, da weder Polizei- noch Sanitätsvorschriften existiren. Die Araber lassen aus Aberglauben immer einen Theil eines jeden Hauses unvollendet. Die einzigen öffentlichen Gebäude sind die Moscheen, niedrige und schlechte Bauwerke, ohne Kuppel und Minarets.

Lebensmittel

aller Art sind zwar im Ueberfluß vorhanden, ihre Preise sind aber wegen der vermehrten Nachfrage innerhalb weniger Jahre um mehr als das Doppelte gestiegen. Ochsen und Kühe kommen von Pemba und dem Festlande; sie leben nicht lange in Zanzibar, besonders im Innern der Insel, und ebenso verderblich ist diese den Pferden, wahrscheinlich weil das Gras zu üppig ist. Die wenigen Pferde der Insel sind von Maskat, hauptsächlich für den eigenen Bedarf des Sultans importirt, auf dem gegenüberliegenden Festlande giebt es keine. Die Araber reiten gewöhnlich Arabische Esel, deren Preis sich auf 50 bis 100 Dollars beläuft. Kälber werden nie geschlachtet. Schafe sind mit Ausnahme der Zeit des Nordost-Monsun, wo die Somali eine große Menge von Berbera einführen, selten und sehr theuer; es kostet ein solches oder eine Ziege ungefähr eben so viel wie ein junger Sklave. Geflügel giebt es in Menge, Gänse und Enten jedoch sind sehr selten. Truthühner werden von Madagaskar herübergebracht, sterben indessen bald. Fische giebt es viele Arten, aber nur wenige schmecken einigermaßen angenehm. Gemüse sind sehr selten, da die Eingebornen nur wenig davon essen, man kann jedoch Kürbisse, Bataten, Rettige und Yams von Pemba gewöhnlich zu kaufen bekommen. Alle Versuche, Europäisches Gemüse zu ziehen, sind vergeblich gewesen, selbst Zwiebeln wollen nicht wachsen.

Früchte und Pflanzen.

An den meisten tropischen Früchten ist Ueberfluß. Pomeranzen sehr verschiedener Art, Citronen, Limonen und Pummalows erreichen eine große Vollkommenheit. Der Mangobaum erreicht eine Höhe, wie sie in Indien selten gesehen wird, und giebt jährlich zweimal Früchte. Während der heißen Jahreszeit sind seine Früchte so reichlich vorhanden, daß sie die Hauptnahrung der Eingebornen bilden; auch die Jackfrucht wird viel genossen. Ebenso sind die Acajounuß, der Rosenapfel, die Papaya, Bananen, Tamarinden, Guyava und der Flaschenbaum sehr gewöhnlich. Weintrauben, Maulbeeren und Feigen gedeihen gut, sind indeß selten. Die Cassava oder Mohogo, welche die Hauptspeise der Sklaven und ärmeren Klassen bildet, giebt jährlich vier Ernten; wenn eine Ernte ausgegraben ist, wird ein Theil des Stengels, ungefähr 1 Fuß lang, in den Boden gesteckt und in circa 3 Monaten liefert er eine andere Ernte.

Die Jowari (Hocus Sorghum) wird bis 18 Fuß hoch.

Baumwolle und Zuckerrohr gelangen zu großer Vollkommenheit, die Araber sind indeß zu träge, um sie für den Export zu kultiviren. Der produzirte Zucker wird hauptsächlich auf der Insel verbraucht, die einzige Dampf-Zuckermühle gehört dem Sultan. Obgleich der auf den Inseln Zanzibar und Pemba gezogene Reis von ausgezeichneter Qualität ist, wird seine Kultur seit der allgemeinen Einführung des Gewürznelkenbaues so sehr vernachlässigt, daß statt der früheren Ausfuhr jetzt in Zanzibar für ca. 38,000 Pfd. Sterl. Reis jährlich eingeführt wird. Er kommt hauptsächlich von Malabar und der Westküste von Madagaskar. Kaffee, Muskatnuß, Pfeffer und Zimmt gedeihen ebenfalls gut, aber man schenkt ihrem Anbau keine Aufmerksamkeit. In den Waldungen wachsen wilder Indigo und die Sassaparilla. Die Muskatnußbäume, welche als Zierpflanzen in den Gärten des Sultans gezogen werden, haben einen üppigen Wuchs.

Der Hafen von Zanzibar

ist sehr bequem und zu allen Jahreszeiten vollkommen sicher, er ist an der West- und Nordseite durch vier Inseln geschützt, welche durch Korallenriffe mit einander verbunden sind, an denen sich die Dünung bricht, so daß der Hafen stets ruhiges Wasser hat. Gegen die Südwinde ist er durch die Landzunge geschützt, auf welcher die Stadt liegt. Schiffe ankern einige Yards von der Küste in 7 bis 9 Faden Wasser und können zum Repariren ohne Gefahr auf den sandigen Strand geholt werden. Nordöstlich von der Stadt ist eine ausgedehnte Bucht, in welcher Schiffe von 3—400 Tonnen mit Sicherheit gekielholt werden können. Mit sehr geringen Kosten könnte sie in einen ausgezeichneten Dock verwandelt werden. Der Bububu-Aquadukt, 6 Engl. Meilen nördlich vom Ankerplatz, liefert stets reichlich Wasser für Schiffe. Docks, Werften und Dämme fehlen. Während des

Nordost-Monsun kommen nach Zanzibar bestimmte Schiffe gewöhnlich um das Nordende der Insel herum, und während des Südwest-Monsun laufen sie von Süden her in den Kanal ein. Der Ankerplatz in dem Kanal und auf der Rhede von Tombata — einer kleinen Insel am Nordende von Zanzibar — ist gut. An der Außenseite der Insel geht eine sehr starke Strömung nach Norden, und wenn ein Schiff erst einmal leewärts geräth, so verliert es viele Tage und muß erst eine lange Strecke wieder östlich segeln, ehe es in den Kanal einlaufen kann. Während des Nordost-Monsun, wenn die Dhows und Bugalows aus Indien, dem Rothen Meer, dem Persischen Golf und den nördlichen Häfen Afrikas nach Zanzibar kommen, bietet der Hafen ein sehr belebtes Bild, er ist dann mit diesen Schiffen gefüllt und es wird sehr lebhafter Handel betrieben. Einige von den Dhows tragen 200 bis 400 Tonnen. Sobald sich die südlichen Winde einstellen, eilen sie alle wieder nach Norden, viele mit einer Ladung heimlich gekaufter oder aus der Stadt und den Plantagen gestohlener Sklaven. Auf diese Weise werden jährlich wahrscheinlich 3—4000 Afrikaner nach dem Norden geführt und als Sklaven verkauft.

Außer einem Einfuhrzoll von 5 Prozent werden weder Hafen- noch Lootsengelder, noch irgend sonstige Schifffahrts-Abgaben erhoben.

Die Militairmacht

des Sultans besteht aus ungefähr 1400 irregulären Truppen, besonders Beludschen, Mekranis und Arabern von der Hadramautküste, nebst einigen Türkischen und Albanischen Kanonieren. Diese Soldaten beschützen Zanzibar und die Forts von Kilwa, Mombasa, Pemba 2c., sind mit Karabinern und Musketen bewaffnet, erhalten einen monatlichen Sold von 3 bis 5 Dollars und werden von Jemadars befehligt, welche monatlich 20 bis 30 Dollars erhalten. Sie sind gänzlich unbrauchbar, außer zur Bewachung der Negerstämme an der Küste, denn sie sind ohne Spur von Ordnung oder Disziplin, tragen keine Uniform und putzen ihre Waffen selten oder nie. Zwar könnte der Sultan bei einer befürchteten Invasion leicht 20- bis 30,000 Bewaffnete von der Küste Afrikas zusammenbringen, aber sie haben keine geeigneten Führer und sind ebenfalls schlechte Soldaten. Der Sultan besitzt eine große Anzahl Kanonen Englischer Konstruktion, aber weder Munition noch Laffetten.

Die Seemacht des Sultans besteht aus 3 Fregatten, 2 Korvetten und 3 Briggs von im Ganzen 176 Kanonen. Einige dieser Schiffe liegen gewöhnlich abgetakelt im Hafen von Zanzibar, die übrigen werden stets segelfertig gehalten und besuchen gelegentlich die Komoren, Mozambique, Madagaskar 2c. Seetüchtige Leute kann man in Zanzibar in beträchtlicher Anzahl haben. Die Küstenschiffe und Dhows, welche zu den verschiedenen Häfen des Zanzibargebiets gehören, sind sehr zahlreich und unterhalten einen lebhaften Handel mit den Komorischen Inseln, den Portugiesischen Häfen von Mozambique, der Westküste von Madagaskar und dem Festlande Afrikas, nicht minder mit Arabien, Kutsch, Bombay und der Küste von Malabar. Zanzibar ist die Schule der meisten „Sidis“ oder Afrikanischen Seeleute, welche auf fast allen Schiffen der Eingebornen getroffen werden, die den Indischen Ocean befahren.

Zölle und öffentliche Einkünfte.

Ein Zoll von 5 Prozent wird von allen fremden Waaren erhoben, welche in irgend einen Hafen des Zanzibargebiets eingeführt werden, mit Ausnahme des ungemünzten Goldes und Silbers. Kein Artikel ist von der Einfuhr ausgeschlossen und kein Monopol irgend eines Artikels ist gestattet. Von keiner ausgeführten Waare wird Zoll erhoben. Der Einfuhrzoll von 5 pCt. erstreckt sich auch auf alle Waaren, welche in irgend einem Hafen des Zanzibargebiets von einem Schiff auf ein anderes verladen werden, es sei denn, daß die Ladung nur für die Dauer der Ausbesserung eines solchen Schiffes ans Land oder auf ein anderes Schiff gebracht wird. Die Zölle sind an einen Indischen Banianen für die Summe von 196,000 Deutschen Kronen jährlich verpachtet, und da der Sultan keine Abgaben irgend einer Art erhebt, so bilden die Zölle den ganzen Betrag der öffentlichen Einkünfte, mit Ausnahme einer jährlichen Abgabe von 10,000 Kronen, welche die „Mukhadim“ zahlen, ein Volksstamm, welcher die entlegeneren Theile der Inseln Zanzibar und Pemba bewohnt und im Besitze dieser Inseln vor deren Eroberung durch die Araber war. Die Abgabe wird an der Stelle von „corvi“ oder Zwangsarbeit erhoben und muß von jedem Familienhaupt gezahlt werden. Früher wurde sie zu 2 Dollars jährlich auf die Familie gerechnet, der jetzige Sultan hat sie aber bedeutend verringert. Die Mukhadim werden von ihren eigenen Häuptlingen regiert und haben einen Sultan, der von den früheren Herrschern abstammt. Er besitzt jetzt nur geringe Macht und ist für die richtige Auszahlung der Kopfsteuer verantwortlich. Er residirt in einem großen Schloß im Centrum der Insel und sein Stamm besitzt eine ansehnliche Stadt an der Ostküste derselben. In Kriegszeiten ist sein Einfluß von großem Gewicht, da es einzig von ihm abhängt, ob die Mukhadim dem Aufgebot ihres Arabischen Herrschers Folge leisten.

In keinem Theil des Zanzibargebiets ruht eine Steuer oder irgend eine andere Auflage auf dem Boden; er ist das absolut freie Besitzthum des Eigenthümers, doch ist dieser nach dem Feudalsystem der Araber verpflichtet, zu Kriegszeiten sein Gefolge zu sammeln und dem Sultan beizustehen. Ein großer Theil der Ländereien in Zanzibar steht nicht unter Kultur, und obwohl Sklavenarbeit so reichlich vorhanden ist, hat doch der Landbesitz sehr geringen Werth, auch verringert sich dieser Werth alljährlich, weil der Preis der Gewürznelken sinkt und die Araber zu träge sind, um der Produktion anderer Artikel Aufmerksamkeit zu schenken. Der so fruchtbare Boden bei einem so günstigen Klima würde für eine fleißigere Race eine Quelle des Reichthums werden. Ein großes Landgut kann man für ungefähr 5000 Dollars kaufen.

Accise.

Der Verkauf spirituöser Flüssigkeiten, des Opiums 2c. ist erlaubt, die Verkäufer zahlen keine Steuer und der Verkauf unterliegt keiner Regulirung oder Beschränkung. Große Quantitäten schlechter Französischer Spirituosen werden gegenwärtig eingeführt und alle Klassen der Bewohner fangen an, sich dem Trunke zu ergeben, sogar die Araber der angesehenen Stände scheinen alle Zurückhaltung verbannt zu haben und die Frauen fröhnen dem Trunk in gleicher Weise. Sehr wenige Personen irgend eines Standes in Zanzibar rauchen Tabak, in Gegenwart des Sultans ist es streng verboten. Der Gebrauch des Opiums und anderer berauschender Stimulantien soll in der letzten Zeit sehr zugenommen haben.

Der Handel

von Zanzibar ist ganz das Produkt der letzten Jahre, wo mehrere Französische, Amerikanische und Hamburger Kaufhäuser errichtet wurden. Der gesammte Handel des Hafens von Zanzibar während des Jahres 1859 hatte einen Werth von 1,664,577 Pfd. Sterl., nämlich Einfuhr 908,911 Pfd. Sterl., Ausfuhr 755,666 Pfd. Sterl. Der Befehlshaber des Englischen Schiffes „Imogene“, welches Zanzibar im Jahre 1834 besuchte, berichtet: „Der Hafen von Zanzibar hat wenig oder keinen Handel; der mit Bombay besteht in der Ausfuhr von ein wenig Gummi und Elfenbein, die vom Festland gebracht werden, und einigen Gewürznelken, dem einzigen Produkt der Insel, und der Importhandel besteht hauptsächlich in Datteln und Tuch von Maskat zu Turbanen. Diese Gegenstände werden auf kleinen einheimischen Fahrzeugen versandt, welche nur Eine Reise im Jahre machen; der Handel ist daher sehr gering.“ Der nach der obigen Periode ins Leben gerufene Handel muß gewiß Erstaunen erregen, wenn man bedenkt, daß er sich unter der primitiven Regierung eines Araber-Häuptlings entwickelt hat, und er giebt einen Beweis ab für die großen Hülfsquellen von Ost-Afrika.

Ausfuhr.

Zanzibar ist jetzt der ergiebigste Markt der Welt für Elfenbein, Gummikopal und Gewürznelken. Im Jahre 1859 belief sich die Ausfuhr von Elfenbein auf 488,600 Pfd. (Werth 146,666 Pfd. Sterl. 18 Sh.), die von Gummikopal auf 875,875 Pfd. (Werth 37,166 Pfd. Sterl. 18 Sh.) und die von Gewürznelken auf 4,860,100 Pfd. (Werth 55,666 Pfd. Sterl.). Alles Elfenbein wird aus dem Innern von Afrika herbeigebracht zum Austausch gegen Amerikanische Baumwollenstoffe, Venetianische Perlen und Messingdraht. Der Gummikopal wird einige Meilen landeinwärts von der Afrikanischen Küste aus der Erde gegraben; eine geringere Sorte findet sich auch auf der Insel Zanzibar; man hält den Vorrath für unerschöpflich und die Produktion nur durch die Trägheit der Neger beschränkt, welche nur so viel graben, als sie zur Befriedigung ihrer täglichen Bedürfnisse nöthig haben. Der Kopal findet sich in baumlosen Ebenen auf der Insel Zanzibar hauptsächlich an kahlen, sandigen Stellen, wo Nichts wächst. Die Eingebornen und ebenso die Banianen, welche den Kopal von den Gräbern kaufen, halten ihn für eine harzige Ablagerung der Erde, da er niemals in der Nähe von Bäumen gefunden wird. Die Gewürznelken sind ausschließlich das Produkt der Inseln Zanzibar und Pemba. Die ersten Gewürznelkenbäume wurden vor etwa 30 Jahren von Mauritius eingeführt; da man sie gedeihen sah, wurden sie weit und breit angepflanzt und sind nun zum werthvollsten Produkt dieser Inseln geworden. Die durchschnittliche jährliche Ernte an Gewürznelken beträgt ungefähr 200,000 Faraslahs oder 7,000,000 Pfd. im Werth von etwa 85,000 Pfd. Sterl. Da eine so große Quantität gewonnen wird, ist der Preis innerhalb der letzten Paar Jahre um ca. 70 pCt. gesunken. — Im Jahre 1859 wurden 8,016,000 Pfd. Kauris zum Werth von 51,444 Pfd. Strl. 9 Sh. nach der Westküste von Afrika ausgeführt.

Die übrigen Haupt-Ausfuhrartikel sind: Sesam, rother Pfeffer, Kokosnüsse, Sparren, Kokosnußöl und Copra (getrocknete Kokosnuß).

Der Sesam wird sämmtlich auf dem Festland bei Lamu, nördlich von Zanzibar, gezogen; sein Anbau begann erst vor wenigen Jahren, als Nachfrage danach für den Export nach Frankreich entstand. Von Zanzibar wurden im Jahre 1859 8,338,360 Pfd. im Werth von 20,800 Pfd. Sterl. ausgeführt; außerdem wird eine beträchtliche Quantität direkt von der Küste aus versandt.

Die Haupt-Einfuhrartikel aus fremden Ländern sind Amerikanische und Englische Baumwollenstoffe, Indisches gefärbtes Baumwollenzeug, Maskatseide und baumwollene Lungis und Turbane, Venetianische Perlen, Messingdraht, Flinten, Schießpulver, Reis, Weizen, Jowarri und Ghee (eine Art Butter aus Indien). Im Jahre 1859 wurden von diesen Artikeln importirt:

			Pfd. Strl.	Sh.
Amerikanische Baumwollenzeuge..	6,950	Ballen.....	93,744	9
Englische „ ..	150,300	Stück	37,711	3
Indische „ ..	204,500	Stück	53,777	18
Lungis und Turbane von Maskat	200	Ballen.....	11,888	18
Venetianische Perlen............	868	Faß	21,879	17
Messingdraht	2,000	Faß	7,555	12
Flinten	22,780	Stück	18,840	5
Schießpulver..................	11,912	Faß	8,874	15
Reis	18,640,000	Pfd.	38,444	17
Weizen und Jowarri...........	3,831,000	Pfd.	7,022	5
Ghee..........................	175,000	Pfd.	7,778	2

Die folgende Tabelle der Ein- und Ausfuhr legt den Handel von Zanzibar während des Jahres 1859 dar:

Länder.	Einfuhr von		Ausfuhr nach		Im Ganzen.	
	Pfd. Sterl.	Sh.	Pfd. Sterl.	Sh.	Pfd. Sterl.	Sh.
Großbritannien	—	—	5,566	15	5,566	15
Vereinigte Staaten	126,398	16	118,688	18	245,087	14
Frankreich	114,790	18	55,000	—	169,790	18
Hamburg	101,296	18	35,777	15	137,074	13
Britisch-Indien	99,606	15	105,888	18	205,495	13
Kutsch	57,872	—	69,664	10	127,536	10
Singapore	7,895	—	—	—	7,895	—
Arabien	17,606	19	23,377	14½	40,984	13½
Ostküste von Afrika	363,666	15	274,200	—	637,866	15
Westküste von Afrika	—	—	51,111	2½	51,111	2½
Madagaskar	19,777	14	16,411	2	36,188	16
Summa.....	908,911	15	755,686	15	1,664,598	10

Schifffahrt.

Der Tonnengehalt der Kauffahrer, welche im Jahre 1859 in Zanzibar ankamen, betrug 23,340 Tonnen, 3619 Tonnen weniger als im vorausgegangenen Jahre. Verschiedene Umstände beschränkten den Handel dieses Hafens im vorigen Jahre, die Cholera, welche zu Anfang desselben auftrat, eine angedrohte Invasion von Maskat, die Rebellion eines der vornehmsten Araberstämme gegen den Sultan, und zu diesen Ursachen muß noch der sehr ausgedehnte Sklavenhandel gerechnet werden, welchen die Franzosen in den Häfen der Ostküste südlich von Zanzibar treiben, denn viele einheimische Fahrzeuge, welche außerdem Produkte nach Zanzibar gebracht haben würden, waren vortheilhafter mit dem Transport der Sklaven von der Küste nach den Französischen Depots zu Nossi Bé und Mayotte beschäftigt. Dieser Handel mit Sklaven drohte, bis ihm von der Französischen Regierung Einhalt gethan wurde, allen rechtmäßigen Handel an der Ostküste von Afrika gänzlich zu ruiniren.

Die folgende Tabelle enthält die Zahl der während der letzten fünf Jahre in Zanzibar angekommenen Kauffahrteischiffe:

(Hier folgt die Tabelle auf der nächsten Seite.)

Der Handel mit Kutsch, Bombay und Arabien wird fast ausschließlich mittelst Dhows und Buttelas betrieben, über welche kein Register geführt wird; auch existirt kein Register über die Zahl der zu dem Hafen gehörigen einheimischen Fahrzeuge. Der Handel zwischen den Vereinigten Staaten und Zanzibar ist im Wachsen begriffen, während der Besuch Französischer Schiffe im Jahre 1859 um 54 pCt. gegen 1858, um 64 pCt. gegen 1857, und um 70 pCt. gegen 1856 abgenommen hat. Der

Nationalität der Schiffe.	1855.		1856.		1857.		1858.		1859.	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Britische	2	409	2	1,167	3	770	4	1,166	1	493
Hamburger	15	3,689	20	5,438	22	5,488	23	6,230	17	4,428
Vereinigte Staaten-	28	9,142	24	7,215	85	11,481	32	9,962	35	10,890
Französische	13	5,523	22	10,079	24	8,319	18	6,186	12	3,066
Arabische	1	868	1	250	6	2,588	6	1,864	9	3,430
Portugiesische	.	.	3	930	2	94	1	79	2	151
Preußische	.	.	1	600	.	.	1	600	.	.
Spanische	2	460	2	460	2	680	1	230	3	680
Dänische	.	.	1	450	1	402	1	202	1	202
Hannöversche	.	.	.	.	1	419	2	440	.	.
Summa	61	20,091	76	26,589	96	30,241	89	26,959	80	23,840

Nachweis über den Handel von Aden im Jahre 1858—59 zeigt eine noch raschere Abnahme des Französischen Handelsverkehrs in jenem Hafen, denn die Ausfuhr nach Frankreich betrug in jenem Jahre 86 pCt. weniger als im vorausgegangenen. Der Absatz Französischer Manufakturwaaren ist in Zanzibar ein sehr geringer. Von der Gesammt-Einfuhr aus Frankreich im Jahre 1859, welche sich auf 516,451 Doll. belief, bestanden 400,000 Doll. in ungemünztem Gold und Silber und 41,000 Doll. in Venetianischen Perlen. Die Ausfuhr nach Frankreich besteht hauptsächlich in Sesam und Copra (getrocknete Kokosnuß), auch bringen Französische Schiffe die Kauris nach der Westküste von Afrika. Der Handelsverkehr zwischen Frankreich und Zanzibar wird wahrscheinlich in wenigen Jahren ganz aufhören, da Amerikanische und Hamburger Kaufleute die Franzosen vom Markte verdrängen.

Handels-Etablissements.

Es giebt keinen direkten Handelsverkehr zwischen Großbritannien und Zanzibar, aber der größte Theil der Einfuhren von Indien, Singapore und Hamburg her besteht aus Britischen Manufakturen und fast der ganze auswärtige Handel geht durch die Hände der Eingebornen von Indien. An sie wird das Elfenbein aus dem Innern übersendet, an der Küste wohnende Banianen kaufen den Gummikopal von den Gräbern und die ganzen Ladungen Amerikanischer und Hamburger Schiffe werden von ihnen gekauft. Abgesehen von den Indiern bestehen die in Zanzibar etablirten Kaufhäuser aus drei Hamburger, drei Vereinigte Staaten- und zwei Französischen Etablissements. Konsuln haben hier Frankreich, die Vereinigten Staaten und Hamburg. Das erste Handelsschiff der Vereinigten Staaten besuchte Zanzibar im Jahre 1830; mehrere Jahre hindurch konnten nur wenige Ballen Baumwollenzeug abgesetzt werden, die Araber waren arm und hatten weder Geld noch Waaren zum Tausch anzubieten. Kein Schiff konnte irgendwo an der Ostküste eine Ladung finden, fast der ganze Handelsverkehr bestand in der Sklavenausfuhr nach der Insel Bourbon und dem Persischen Golf. Da die Produktion für den Export beschränkt ist, so besteht eine scharfe Konkurrenz unter den fremden Kaufleuten zur Erlangung von Schiffsladungen, besonders von Elfenbein und Gummikopal. Die Schiffe der Vereinigten Staaten gehen gewöhnlich, nachdem sie in Zanzibar ausgeladen, nach Aden oder Maskat, nehmen Kaffee oder Datteln ein und kommen dann nach Zanzibar zurück, um ihre Ladung durch Elfenbein, Kopal, Häute 2c. zu vervollständigen.

Maaße und Gewichte.

Die Gewichtseinheit ist der „Wakiah“, welcher dem Gewicht einer Deutschen Krone entspricht. Die meisten Artikel werden in den Läden und auf dem Markt im Detail nach dem „Mun“ verkauft, welcher dem Gewichte von 48 Deutschen Kronen oder 3 Engl. Pfund weniger $1\frac{6}{16}$ Unzen gleichkommt. Elfenbein, Gewürznelken, Gummi, Kaffee 2c. werden nach „Faraslah“ verkauft (1 F. = 35 Engl. Pfund), Fleisch nach dem „Rattul“, der etwas weniger als 1 Engl. Pfund wiegt; Getreide, Kauris, Salz und Waaren in großer Quantität verkauft man nach dem „Jiglah“, der zwischen 350 Pfund für gesiebtes Getreide, gereinigte Kauris, Salz 2c. und 460 Pfd. für dieselben Artikel, wenn sie in ganzen Ladungen von der Afrikanischen Küste gebracht werden, schwankt. Längenmaaße sind der „Durrah“ oder Cubit (Vorderarm), gleich 18 Zoll, und der „War“, gleich dem Englischen Yard.

Geld.

Die einzigen in Umlauf befindlichen Münzen sind der Maria-Theresien-Thaler (Dollar) oder die Deutsche Krone und die Kupfer-Pice (Biyas), die in der Münze zu Bombay geprägt werden. Maria-Theresien-Thaler mit dem Stempel von 1780 werden noch in Wien expreß zur Befriedigung des Bedarfs in Ost-Afrika gemünzt. Die Zahl der Kupfer-Pice, die man für einen Dollar erhält, variirt je nach dem Vorrath von 130 bis 110. Gewöhnlich ist Kupfermünze sehr rar, da die Pice von Britisch-Indien längs der ganzen Ostküste von Afrika in Umlauf kommen. Maria-Theresien-Thaler bilden das kursirende Geld auf dem Festland bis Mozambique, aber im Innern werden die Zahlungen in Cubits Amerikanischen Baumwollenzeugs oder in Venetianischen Perlen gemacht. Diese Artikel bilden das Tauschmittel über ganz Uniamesi oder das Mondland und in den ausgedehnten Besitzungen des Casembé. Amerikanische Baumwollenzeuge sind überall unter dem Namen „Merikani“ bekannt. Ein beträchtliches Quantum Spanischer und Englischer Goldmünzen kommt nach Zanzibar aus den Häfen von Mozambique, wo sie als Zahlung für Sklaven angenommen werden. Der Englische Sovereign gilt $4\frac{1}{2}$ bis $4\frac{3}{4}$ Deutsche Kronen. Der gewöhnliche Zinsfuß in Zanzibar ist 8 bis 12 pCt. jährlich, die Arabischen Behörden erkennen ihn jedoch nicht gesetzlich an, da er den Vorschriften des Koran zuwiderläuft, sondern die Zinsen werden bei Geschäften mit Arabern stets in indirekter Weise erhoben.

Binnen-Schifffahrt.

Es giebt mehrere schiffbare Flüsse an der Ostküste von Afrika innerhalb des Gebiets von Zanzibar, aber sie sind nie weit hinauf von Europäern erforscht worden und man weiß sehr wenig von ihnen. Die hauptsächlichsten sind der Lindy in etwa 10° S. Br. und der Ruvuma in etwa 10° 25′ S. Br., der ungefähr 50 Engl. Meilen von der See aus schiffbar ist und der größte Fluß an der Küste nördlich vom Zambesi sein soll.

Der Rufungu, Lufiji, Shamba, Durnford und Juba sind breite, tiefe Ströme, doch wurden sie niemals untersucht.

Die Haupthäfen sind:

Zanzibar, ungefähr in der Mitte der Westseite der Insel gleichen Namens; **Chak Chak**, an der Westküste der Insel Pemba, mit gutem und sicherem Ankerplatz und sicherem, bequemen Hafen; **Kilwa**, auf dem Festland in ungefähr 9° Südl. Br., wo der stärkste Sklavenhandel der Küste betrieben wird; **Kilwa Kivingia**, eine kurze Streck nördlich von dem vorigen und der Bestimmungsplatz aller Sklaven-Karawanen, welche von dem großen See Nyassa und dem Lande Thahow kommen; ferner Manzu-Tungi, Kiswarra, Kaoli, Bhoweni, Buromaji, Pangani, Mombasa, Port Durnford, Lamu, Brava, Murka und Magadosha, sämmtlich zwischen 1° 30′ N. Br. und 10° S. Br. gelegen. **Kiswarra**, südlich von Kilwa, soll der beste Hafen an der Küste sein, da er sicher und geräumig ist und durchweg 6 bis 10 Faden Wasser hat, doch werden auch **Kilwa** und **Mombasa** als gute Häfen gerechnet. Der Hafen von Mombasa hat guten Ankergrund, welcher zu beiden Seiten durch ausgedehnte Riffe geschützt wird und wo man sich wegen der Nähe der Küste beständig der Seebrise erfreut. Eine steile, felsige Küste macht an vielen Stellen Werften entbehrlich und bildet an anderen ein abhängiges sandiges Ufer, auf das Schiffe zum Kielholen hinaufgezogen werden können; dabei kommt auch die 12 bis 14 Fuß hoch steigende Fluth zu Statten. Die Insel Mombasa ist 3 Engl. Meilen lang und 2 Engl. Meilen breit, sie könnte mit sehr geringer Arbeit fast uneinnehmbar gemacht werden. Das umgebende Land ist fruchtbar und gesund, es giebt dort weder Sümpfe noch stehende Gewässer.

Pemba,

von den Arabern „Al Khuthra" oder die Grüne Insel genannt, ist eine ca. 50 Engl. Meilen lange niedrige Insel mit Waldungen und Pflanzungen und einer bedeutenden Bevölkerung, meistens von Mukhadim. Auf der Westseite befinden sich zahlreiche Buchten und Einfahrten. Sie ist äußerst fruchtbar und liefert eine große Quantität schönen Reis, Brotfrucht, Gewürznelken ꝛc. Eine bedeutende Menge Rinder und Ziegen wird nach Zanzibar ausgeführt und überhaupt ein ausgedehnter Küstenhandel betrieben. Das Bauholz, woran Ueberfluß ist, wird hauptsächlich zum Bau von Dhows und Booten verwendet. Die Insel ist ungefähr 18 Engl. Meilen vom Festland und 25 Engl. Meilen von Zanzibar entfernt. Zwischen Pemba und dem Festland, sowie zwischen Pemba und Zanzibar hat man bis jetzt keinen Grund gefunden.

Mombasa und Pemba sind seit dem Jahre 1824 unter Britischen Schutz gestellt.

Städte.

Auf der Insel Zanzibar giebt es nur zwei Städte, deren eine ausschließlich von Mukhadim bewohnt und von anderen Klassen selten besucht wird. An der Küste sind die bedeutendsten Städte: **Kilwa**, **Mombasa**, **Brava**, **Lamu** und **Magadosha**, die aber alle von ihrem früheren Wohlstande viel verloren haben. Es giebt auch viele Ruinen großer Städte, welche von jenen „barbarischen Plünderern" — den Portugiesen — zerstört worden sind. Die hauptsächlichste derselben war **Melinda**, eine wohlhabende, blühende Stadt, die einen ausgedehnten Handel nach Indien, Persien und Arabien hatte, aber die Verderben bringende bigotte Herrschaft der Portugiesen verursachte deren Verfall und in weniger als einem Jahrhundert nach ihrer Eroberung hatte Melinda aufgehört, ein Platz von irgend welcher Bedeutung zu sein.

Reichthum des Festlandes.

Durch neuere Entdeckungen ist festgestellt, daß das Innere des gegenüberliegenden Festlandes ein schönes, gesundes Land ist und Baumwolle, Kaffee, Gummi, Getreide und Gemüse in reichlichem Maaße hervorbringt. Drei große Seen sind kürzlich entdeckt worden, nämlich der Nyassa, der Tanganika und der Nyanza. Wenn es sich bewahrheitet, daß der See von Nyassa mit dem nördlichen Zufluß des Zambesi verbunden ist, so würde er Dampfschiffen zugänglich sein [1]) und es könnte nicht allein ein bedeutender Handel auf ihm erblühen, sondern auch die Hauptzufuhr von Sklaven nach der Ostküste aufgehoben werden. Die meisten Negerstämme des Innern sind friedliche, fleißige Leute. Die Mangangastämme in der Nähe des Nyassa bauen Baumwolle in großer Menge und Dr. Livingstone berichtet, daß alle Klassen mit dem Spinnen und Weben derselben beschäftigt sind. Unglücklicherweise hat sich der Sklavenhandel neuerdings bis zu diesen arbeitsamen Stämmen ausgedehnt, weshalb sich jetzt unter den von Kilwa nach Zanzibar geführten Sklaven viele Mangangas befinden.

Portugiesische Niederlassungen an der Ostküste.

Es ist den Bedrückungen der Portugiesischen Behörden zuzuschreiben, daß in den Häfen von Mozambique nicht ein bedeutender Handel blüht. Thatsächlich werden jetzt Waaren von Männern Hunderte von Englischen Meilen auf dem Kopfe nach den Portugiesischen Niederlassungen am Zambesi getragen und dort billiger verkauft, als wenn sie zu Mozambique oder Quillimane über See importirt wären und den Portugiesischen Zoll tragen müßten. Selbst zu Mozambique — seit drei Jahrhunderten der Sitz eines Portugiesischen General-Gouverneurs — darf kein Portugiese sich 5 Meilen ins Innere wagen, da die Eingebornen des Sklavenhandels wegen zu feindselig werden, und deshalb ist ihnen das Innere bis auf diesen Tag gänzlich unbekannt geblieben. Man weiß, daß sich in einiger Entfernung im Innern reiche Kupferminen befinden, und Mulden Kupfer werden zuweilen nach der Küste gebracht und nach Kutsch exportirt. Proben von Malachit aus diesen Minen kommen auch nach Zanzibar. Auch unweit der Küste in der Nähe von Mombasa giebt es Kupferminen. Eisenstein ist in Ueberfluß vorhanden, wird von den Eingebornen aber nur so weit verarbeitet, als es ihr Bedarf erfordert. Arabische Händler aus Zanzibar reisen oft Jahre lang im Innern und kaufen Elfenbein, Gummi ꝛc.

Wenn dem Gebiet von Zanzibar der Friede erhalten bleibt, wird sich der Handel wahrscheinlich immer mehr heben und die Städte an der Ostküste von Afrika werden nach und nach ihren Wohlstand wieder erreichen, den sie vor der Invasion der Portugiesen hatten. Der Hafen von Zanzibar ist der bequemste und sicherste an der Ostküste von Afrika und verspricht das Haupt-Emporium des auswärtigen Handels dieser Küste zu werden. Das Innere wird nach und nach durch die Unternehmungen Europäischer Reisenden besser bekannt. Ein kühner und wissenschaftlich gebildeter Deutscher Reisender, Dr. A. Roscher, hat neuerdings den See von Nyassa erreicht; er ist der erste Weiße, dem dies gelungen, und sagt, daß er nie ein schöneres Land gesehen habe. Einige Tagereisen landeinwärts von Mombasa befinden sich hohe Gebirge, die mit ewigem Schnee bedeckt sein sollen. Der Handel von Zanzibar mit den Comorischen Inseln und mit Madagaskar ist im Wachsen und ein Geschmack an Europäischen und Amerikanischen Produkten hat sich unter alle Klassen verbreitet. Das größte Hinderniß für den Wohlstand dieser Länder ist der ausgedehnte Sklavenhandel, welcher weite Distrikte entvölkert und ewige Fehden zur Befriedigung des Bedarfs unter den Stämmen unterhält.

Handelsverhältnisse Chiles.

(Bericht des Preußischen Konsulats zu Santiago.)

Die Republik Chile ist in 13 Provinzen eingetheilt, die wiederum in

---

[1]) Eine ununterbrochene Schifffahrt zwischen dem Zambesi und Nyassa wird durch die Katarakten im mittleren Laufe des Schire unmöglich gemacht.

Departemente, und diese in „Subdelegaciones“ und endlich Distrikte zerfallen. An der Spitze eines jeden dieser Theile steht ein Oberhaupt, dessen Autorität von dem alleinigen Willen des Präsidenten der Republik direkt oder indirekt abhängig ist. Verschiedene dieser Provinzen sind erst lange nach der ursprünglichen Organisation der Republik, wie sie zur Zeit des Abfalles von Spanien bestand, eingerichtet worden, so Arauco erst im Juli 1852.

Atacama.

Dieser nördlichste Theil Chiles, zur separaten Provinz erhoben im Jahre 1843, gehörte ursprünglich zur Provinz Coquimbo. Er stößt im Norden an Bolivia und im Süden an das Departement de la Serena, in der Provinz Coquimbo, während die östliche Grenze durch eine imaginaire Linie gebildet wird, gezogen durch die höchsten Spitzen der Cordillera de los Andes, und die westliche durch den stillen Ocean. Die nördliche Grenzlinie zwischen Atacama, d. h. Chile, und Bolivia ist nicht bestimmt. Kapitain Fitzroy von der Englischen Marine, der im Jahre 1835 mit einer Expedition von Englischen Kriegsschiffen herausgeschickt wurde, um die hiesige Küste aufzunehmen und zu verzeichnen, hat Paposo als den nördlichsten bewohnten Hafen Chiles betrachtet, der auf 25° 02′ 30″ südlicher Breite liegt; auf der Karte, entworfen durch die Nordamerikanische astronomische Expedition im Jahre 1852, wird der 24. Breitengrad als die Grenzlinie zwischen Chile und Bolivia angenommen, und Chile selbst glaubt sogar noch den Hafen von Mejillones, auf dem 23. Grad südlicher Breite, beanspruchen zu dürfen. Vor einigen Jahren entstand mit Bolivia über diesen Punkt ein drohender Streit, der bis jetzt nicht entschieden ist. Inzwischen hält Chile den Hafen — einen der besten zwischen dem 18. und 27. Grade — durch Waffengewalt in seinem Besitze.

Atacama umfaßt 3 Departemente — Copiapó, Vallenar und Treirina — weiter getheilt in 25 Subdelegaciones und 82 Distrikte. Jedes der Departemente hat eine Hauptstadt gleichen Namens, von denen Copiapó zu gleicher Zeit Hauptstadt der Provinz und in Folge dessen Residenz des Intendanten — der höchsten Autorität der Provinz — ist. Caldera und Huasco sind die beiden Haupthäfen der Provinz.

Bei dem fast gänzlichen Mangel an Regen ist der Boden total unfruchtbar und dürr, mit Ausnahme schmaler Striche längs der kleinen Bergströme Copiapó und Huasco. Die beinahe ausschließlichen Erwerbsquellen der Einwohner sind demnach die Minen, die in fast allen Bergen der Provinz gearbeitet werden. Bei dem Mangel an Brennmaterial zur Gewinnung der Metalle in der Nähe der Minen den großen Schwierigkeiten und den Kosten des Transportes unverarbeiteter Erze über Wüstenland ohne Wasser und ohne Futter für die Thiere war jedoch auch diese Quelle des Reichthums fast verschlossen, bis vor circa 8 Jahren durch eine Aktiengesellschaft unter Leitung eines Englischen Hauses eine Eisenbahn von Caldera nach Copiapó gebaut wurde, die später nach höher liegenden Gegenden verlängert worden ist. Die Bearbeitung neuer und sehr reicher Silber- und Kupferbergwerke wurde durch diese Erleichterung des Transportes der Produkte ermöglicht, und die Bahn selbst hat bis zum Ende vorigen Jahres nicht weniger als zwischen 18 und 22 pCt. jährliche Dividende bezahlt, so daß die Aktien selbst in diesem Lande, in dem 12 pCt. der erlaubte und gewöhnliche Zinsfuß ist, zu 195 pCt. verkauft worden sind. Bedeutende Schmelzwerke, für Silber sowohl wie Kupfer, sind entstanden; die Ausfuhr von rohen und halbverarbeiteten Erzen und ganz gereinigten Metallen ist auf überraschende Weise gewachsen und der Wohlstand der Provinz hat sichtlich zugenommen.

Der Werth der Gesammtausfuhr von Kupfer und Kupfererzen aus Chile (worunter also auch die Exporte der Provinz Coquimbo begriffen sind) hat sich seit dem Jahre 1854 wie folgt gestaltet:

	Reines Kupfer in Blöcken Pesos.	Regulus oder Halbraffinirtes Kupfererz Pesos.	Rohe Kupfererze Pesos.	Total Pesos.
1854.....	2,772,364	662,269	881,983	4,316,616
1855.....	2,909,916	1,729,793	1,322,365	5,962,074
1856.....	3,000,173	3,314,179	1,840,352	8,194,704
1857.....	3,000,610	4,592,134	1,917,974	9,418,718
1858.....	3,922,003	2,759,785	2,712,089	9,393,877
1859.....	4,063,340	2,399,250	3,411,819	9,894,409
1860.....	5,821,362	3,966,207	4,386,908	14,174,477

Ein deutlicheres Bild von der wachsenden Prosperität und Bedeutung der Kupferminen-Distrikte Chiles läßt sich nicht leicht entwerfen. Leider wird das gegenwärtige Jahr (1861) einen, wenn auch vielleicht nur vorübergehenden Rückschritt zeigen. Die Verhältnisse Chiles sowohl, wie die Europas und Nordamerikas wirken dahin, diesen zu motiviren. In England sind die Preise von Chilenischem Kupfer (gewöhnlich ca. 95 bis 96 Prozent rein) nach den Berichten von Juni und Juli von 94 Pfd. Strl. auf 84 Pfd. Strl. und selbst weniger per Ton. gefallen. Nordamerika ist in Folge des dortigen Krieges seit Beginn dieses Jahres fast gar nicht als Abnehmer aufgetreten. Schiffe von dort sind nur in unbedeutender Zahl eingetroffen; Englische Schiffe, auf die wir hauptsächlich zu rechnen haben, sind, durch den plötzlich aufblühenden Handel mit Ostindien und China beschäftigt, hier im Verhältniß ebenso selten gewesen. Wir haben Frachten von Valparaiso nach Swenzea demnach, statt der gewöhnlichen 3 Pfd. Strl. 10 Sh. oder 3 Pfd. Strl. 15 Sh. per Ton, vorübergehend auf 6 Pfd. Strl. gesehen. Dazu kommt eine kommerzielle Krisis und Geldklemme im Lande selbst, wie Chile sie nie früher gekannt. Alles dieses zusammenwirkend, hat den Preis des Kupfers, der noch 1860 22 Dollar per Centner war, auf 15 Doll. und selbst noch weiter herabgedrückt. Zu diesem Preise können aber nur Minen besonders reichen Metallgehaltes arbeiten; die Ausbeutung armer Erze hat eingestellt werden müssen. In den Jahren 1847, 1848, 1849 freilich war der Werth von Kupfer in Valparaiso nicht über 14 Doll. per Centner, und die Bearbeitung der Minen, trotz des Mangels an Eisenbahnen und der viel höheren Transportkosten im Lande, ließ Rechnung zu diesem Preise; damals aber war der Einfluß Californiens auf Chile noch nicht eingetreten; die Arbeitskräfte und der Lebensunterhalt der Arbeiter kosteten kaum die Hälfte von dem, was sie jetzt werth sind. Die Verhältnisse Chiles müssen wenigstens annähernd wieder auf das alte Niveau zurückkehren, aber um dieses zu erreichen, müssen der Staat und die Bewohner eine ernste und gefährliche Krisis durchmachen.

Die Ausbeutung der Kupferminen und Verarbeitung der Erze in Chile ist hauptsächlich in den Händen der Eingebornen. Bedeutende Schmelzwerke sind allerdings sowohl in der Provinz Atacama wie Coquimbo von Fremden, namentlich Englischen Aktiengesellschaften mit sehr beträchtlichen Kapitalien, angelegt worden, haben durchschnittlich aber keine günstigen Resultate geliefert. Die Leiter dieser Etablissements, theoretisch meistens tüchtig gebildete Leute, haben Verbesserungen im Verfahren einführen wollen, die sich als nicht praktisch herausstellten wegen der eigenthümlichen Verhältnisse dieser Landstriche, in denen Brennmaterialien, Lebensmittel und oft selbst Wasser fast gänzlich fehlen, und Alles und Jedes mit enormen Transportkosten herbeigeschafft werden muß. Die Eingebornen, aufgewachsen in jenen Gegenden, kennen und schätzen diese Schwierigkeiten; von Jugend auf fast nichts sehend als die Bergwerksarbeiten ihrer Umgebung, werden sie Bergleute von praktischem Sinn für die vorliegenden Verhältnisse. Die Meisten besitzen fast gar keine theoretischen Kenntnisse und leiten die Minenarbeiten nur nach auf dem Platze selbst gesammelten Erfahrungen, oft mit überraschend günstigen Resultaten. Zu den schweren körperlichen Ar-

beiten des eigentlichen Bergmannes und Tagelöhners dienen die Fremden ebenfalls wenig. Unter „Fremden“ sind die Europäer und Nordamerikaner zu verstehen, mit Ausschluß der Peruaner, Argentiner und anderer Südamerikaner, die den Chilenen näher stehen und ähnlicher sind als die Ersteren. Der einheimische Bergmann arbeitet mit einer einfachen Beköstigung und gegen einen Taglohn von 25 bis 40 Centavos = ¼ bis ⅖ Pesos, je nach seinen Leistungen, täglich 6 bis 8 Stunden, indem er fast ohne Ausruhen Erze aus der Tiefe der Mine an das Licht schafft und bei jeder Fahrt 8 bis 12 Arrobas, d. h. 200 bis 300 Pfund in Capachos (Kübeln von Häuten) auf dem Rücken heraufträgt. Die Leistungen dieser Leute grenzen an das Unglaubliche; es giebt Minen von 350 Decas = circa 1000 Fuß vertikaler Tiefe, die auf diese Weise betrieben werden. Fremde Arbeiter mögen und können kaum diesen Bedingungen sich unterwerfen.

Zuverlässige und tüchtige Minen-Ingenieure sind demnach im Allgemeinen die einzigen Fremden, die in den Minendistrikten ein freies Feld finden. Diesen werden leicht einträgliche Aufträge für Vermessungen, Taxirungen u. s. w., da endlose Prozesse zwischen den Minenbesitzern ununterbrochen im Gange sind.

Nach der letzten Volkszählung vom Jahre 1854, die natürlich nicht sehr zuverlässig ist, befanden sich unter 50,690 Einwohnern der Provinz Atacama 9682 Fremde, wovon 2795 Frauen. Von den restirenden 6887 Männern waren 5850 Peruaner, Argentiner, Bolivianer und andere, Spanisch sprechende, Südamerikaner, 72 Nordamerikaner, 242 Spanier, Italiener und Portugiesen, 124 Franzosen, 4 Preußen, 98 andere Deutsche inkl. Oesterreicher, Schweizer u. s. w., 452 Engländer (meistens in den Englischen Schmelz-Etablissements beschäftigt) u. s. w. u. s. w.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß bis jetzt in ganz Chile mit weniger Ausnahme nur die Kupferläger ausgebeutet werden, welche höchstens 9 Leguas oder ca. 7 Deutsche Meilen von der Küste sich vorfinden. Zu diesen gehören die Minen von Las Animas, Lechusas, Pajonales, Carrisal, Pan de Azucar, San Juan u. s. w. in der Provinz Atacama, und Higuera, Tambillos, Andacollo und die berühmteste von allen, Tamaya, in der Provinz Coquimbo. Weiter im Innern des Landes und in der Cordillera selbst giebt es reiche Kupferläger, die sich in großen „Vetas“ zwischen geschichteten Porphyren vorfinden. Diese Mineralien enthalten jedoch viel Arsenik, Antimonium, Blei, Zink und Silber, und in den Vetas finden sich Fahlerz (cobre gris), Bleiglanz und Blende vereinigt. Das Kupfer, das aus diesen Mineralien gewonnen wird, enthält immer Arsenik und bedingt wegen seiner schlechteren Qualität im Handel einen bedeutend niedrigeren Preis als das Kupfer aus reineren Erzen gewonnen. Außerdem ist, aus bereits angegebenen Gründen, die Fracht nach den Minen der Cordillera unverhältnißmäßig hoch und deren Bearbeitung schwierig, so daß sie bis jetzt gänzlich unbenutzt bleiben, wenn sie nicht Erze von besonders reichem Metallgehalte geben, wie z. B. Elqui in der Provinz Coquimbo, eine Mine im Inlande, die als Ausnahme ausgebeutet wird.

Die Exportation Chiles von raffinirtem Kupfer, durchschnittlich 97 pCt. rein, beläuft sich gegenwärtig ungefähr auf den vierten Theil der ganzen Ausfuhr von Kupfer. Nach dem Resultat der bis jetzt verflossenen 9 Monate von 1861 kann der wahrscheinliche Export während dieses Jahres auf 11,000,000 Doll. geschätzt werden, nämlich folgendermaßen:

Reines Kupfer (97 pCt.) in Blöcken 200,000 Ctr. zum Durchschnittspreise von 17 Doll. 50 Ct.	3,500,000 Doll.
500,000 Ctr. Regulus à 50 pCt. = Rein Kupfer 250,000 Ctr. à 15 Doll.	3,750,000 „
1,400,000 Ctr. Erze à 25 pCt. = Rein Kupfer 350,000 Ctr. à 11 Doll.	3,850,000 „
	11,100,000 Doll.

Für die Ausbreitung und Vergrößerung der Schmelzereien bleibt demnach noch ein weiter Spielraum, um die Produkte der Minen nur annähernd im Lande selbst zu verarbeiten. Wenn die oben angeführte Quantität Kupfer alle in raffinirtem Zustande ausgeführt würde, empfinge das Land dafür 14,000,000 Doll. statt der jetzigen 11,000,000 Doll. Der Reichthum Chiles würde demnach auf diese Weise allein in diesem Jahre 3,000,000 Doll. gewinnen, und weiter würde Chile mehr als 1,000,000 Doll. an Schiffsfrachten ersparen, indem für seine diesjährige Versendung von Kupfer Schiffe, meist Englische, für 100,000 Tons gebraucht werden, während diese Quantität, reduzirt zu feinem Kupfer in Blöcken, nicht mehr als 40,000 Tons Schiffsraum beanspruchen würde.

Santiago, 15. Oktober 1861.

Mittheilungen.

Berlin, 31. Dezember. Der Moniteur universel bringt aus Buenos Ayres die Mittheilung, daß, um dem Bedürfnisse der Lage und des Kriegs mit den übrigen Theilen der Konföderation gewachsen zu sein, die Kammern von Buenos Ayres zwei Emissionen Papiergeld von je 50 Millionen, oder zusammen 100 Millionen zum gegenwärtigen mittleren Kours votirt haben. Die erste mittelst Gesetzes vom 28. Juni 1861 autorisirte Emission soll vermittelst eines Additional-Zolls von 2½ pCt. auf die Ausfuhr von Landeserzeugnissen amortisirt werden und die Erhebung dieses Zuschlags sollte mit dem 1. September d. J. erfolgen. Die zweite Emission, die kraft eines Gesetzes vom 5. September d. J. erfolgt ist, soll gleichfalls vermittelst eines Additional-Zolls von 2½ pCt. von der Einfuhr erfolgen. Die mit einem spezifischen Zoll belegten Cerealien sind von dieser zusätzlichen Besteuerung, welche vom 1. Februar 1862 anhebt, ausgenommen.

Santiago, 26. Oktober. Die Peruanische Regierung hat durch ein vom 4. September d. J. datirtes Dekret die Bestimmung aufgehoben, wonach die Häuser, welchen sie den Guano konsignirt, das aus den Verkäufen desselben sich ergebende Guthaben ihr zu dem festen Kourse von 42 Pence Sterl. pro Peso berechneten und für sie vermittelst Wechsel einzogen, welche sie in Lima zu diesem Kourse abgaben. Das vorbezeichnete Dekret stellt fest, daß solche Wechsel zu dem an dem Tage ihrer Begebung in Lima bestehenden Kurse verkauft werden sollen. In Folge dieses Dekrets hat die große Verschiedenheit der Kurse aufgehört, welche seit einigen Jahren in Lima bestand; es bildet sich an jedem Posttage ein ziemlich einförmiger Kurs, indem nur, wie an allen anderen Plätzen, die Verschiedenheit der Güte der Wechsel einen Unterschied in ihrem Preise hervorbringt. Der Kurs hat während der letzten Wochen auf 36½ bis 37 Pence gestanden.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches  Handelsarchiv.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 2. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 10. Januar 1862.

Frankreichs Bergwerks- und Hüttenproduktion in den Jahren 1853 bis 1859.

II.

Der Verkaufspreis der verschiedenen Kohlensorten am Erzeugungsorte stellt sich im Durchschnitt der hier betrachteten sieben Jahre wie folgt:

	pro 100 Kilogr.
Anthracit	1 Fr. 33,4 Ct.
Steinkohle, harte mit kurzer Flamme	1 „ 26,4 „
„ fette Schmiedekohle	1 „ 20,4 „
„ Fettkohle mit langer Flamme	1 „ 21,7 „
„ magere Kohle mit langer Flamme	1 „ 8,0 „
Braunkohle, Brandschiefer 2c.	1 „ 16,8 „

Wenn diese Preise mit der Heizkraft der einzelnen Kohlengattungen nicht im richtigen Verhältnisse stehen, wenn insbesondere die Braunkohle fast denselben Preisstand, wie die fette Steinkohle, erreicht, so ist diese scheinbare Anomalie daraus zu erklären, daß die wichtigsten Braunkohlenlager sich in gewerbreichen Gegenden befinden, welche von den Steinkohlenbassins ziemlich weit entfernt sind, in welchen also die Konkurrenz der Steinkohle durch hohe Transportkosten erschwert wird.

Mit der Steigerung der Kohlenproduktion, deren gesammter Werth von 59 Mill. in 1853 auf mehr als 100 Millionen Franks in 1856 sich erhob, ist eine bemerkenswerthe Besserung in der Lage der bei derselben beschäftigten Arbeiter Hand in Hand gegangen. Im Jahre 1853 haben 40,958 Männer, Frauen und Kinder an 11,213,904 Arbeitstagen im Ganzen 24,647,101 Fr. verdient. Im Jahre 1856 waren 58,821 Arbeiter beschäftigt, während die Zahl der Arbeitstage 16,156,998 und die verdiente Lohnsumme 40,536,937 Franks betrug. Auf den Kopf entfielen demnach in 1853 274, in 1856 275 Arbeitstage, und der durchschnittliche Jahreslohn, welcher in 1853 602 Fr. war, stellt sich in 1856 auf 689 Fr. In den folgenden zwei Jahren hat zwar die Zahl der Arbeiter abgenommen, 1858 waren nur 56,035 Köpfe beschäftigt; dagegen sind die Löhne gestiegen und die Dauer der Beschäftigung ist sich ziemlich gleich geblieben, indem für 1858 auf den Kopf 273 Arbeitstage und ein Jahreslohn von 697 Fr. sich herausstellen.

Die gleichzeitige Steigerung der Verkaufspreise (1853 wurden die Kohlen an der Grube durchschnittlich mit 1 Fr. 0,5 Ct., 1856 mit 1 Fr. 28,7 Ct., 1859 mit 1 Fr. 26,9 Ct. pro metr. Ctr. bezahlt) ist zum Theil der erwähnten Vertheuerung der Handarbeit, hauptsächlich aber der enormen Zunahme des Verbrauchs zuzuschreiben, welcher in den fünf Jahren 1852—56 von 80 auf beinahe 130 Mill. metr. Ctr. anwuchs. Indessen war die Wertherhöhung keineswegs in allen Theilen des Reichs eine gleichmäßige. Während im oberen Saône-, Allier- und Nord-Departement der Grubenpreis im Jahre 1859 44 Ct., 38 Ct. und beziehlich 34 Ct. höher stand als im Jahre 1853, ist derselbe umgekehrt in den Departements der unteren Loire um 12 Ct., Calvados 9 Ct. und der Sarthe 2½ Ct. herunter gegangen. Berücksichtigt man die gewerbliche Entwickelung des Allier- und des Nord-Departements und die weite Entfernung der Bergwerke des oberen Allier von allen übrigen Kohlenbassins; zieht man weiter in Betracht, daß im Westen Frankreichs die Verbesserung der Kommunikationsmittel, indem sie den Steinkohlen Englands und des nördlichen Frankreichs leichteren Zugang gewährte, auf den Absatz der dortigen Bassins, welche nur eine zum Kalkbrennen sehr geeignete, aber zur Maschinenheizung und allen anderen Zwecken weniger brauchbare, anthracitartige Kohle liefern, nachtheilig einwirken mußte: so kann jene entgegengesetzte Bewegung der Preise nicht auffallend erscheinen.

Was insbesondere das Jahr 1859 betrifft, so befindet sich unter den 41 kohlenerzeugenden Departements eines (das der Sarthe), in welchem der durchschnittliche Grubenpreis über 2 Fr. pro metr. Ctr. betrug; in 7 Departements (Corrège, untere Loire, Lot, Maine und Loire, Mayenne, Pas de Calais und obere Saône) stand derselbe zwischen 1½ und

2 Fr. und in 20 anderen zwischen 1 und $1\frac{1}{2}$ Fr.; in den übrigen 13 Departements betrug er weniger als 1 Fr. Vergleicht man hiermit die Mittelpreise an den Konsumtionsorten, so ergiebt sich, daß durch den Transport der Preis der Kohle für den Konsumenten ungefähr verdoppelt wird. Der günstige Einfluß, welchen in dieser Beziehung die Vollendung der Kanal- und Eisenbahnanlagen ausüben muß, ist schon jetzt außer Zweifel, und die Ermäßigung der Transportkosten, welche für die Kohlen des Nordens, Dank der Vervollkommnung der Kommunikationsmittel, während des letzten Decenniums erreicht worden ist, geht aus der nachstehenden Uebersicht zur Genüge hervor. Es betrug nämlich in den nachbezeichneten Departements, welche das Absatzgebiet für die in Rede stehenden Kohlen bilden, der Unterschied zwischen dem mittleren Verkaufspreise an den Konsumtions- und den Produktionsorten:

	im Jahre 1847	im Jahre 1858	also im Jahre 1858 weniger
Aisne	1 Fr. 76 Ct.	— Fr. 39 Ct.	— Fr. 37 Ct.
Calvados	1 „ 47 „	1 „ 42 „	— „ 5 „
Eure	3 „ 12 „	2 „ 52 „	— „ 60 „
Eure und Loire	3 „ 74 „	3 „ 52 „	— „ 22 „
Marne	3 „ 10 „	2 „ 47 „	— „ 63 „
Oise	1 „ 87 „	— „ 88 „	— „ 99 „
Untere Seine	2 „ 62 „	1 „ 29 „	1 „ 33 „
Seine und Marne	2 „ 81 „	2 „ 42 „	— „ 32 „
Seine und Oise	3 „ 7 „	2 „ 12 „	— „ 95 „

Den stärksten Kohlenverbrauch haben die folgenden sieben Departements aufzuweisen, auf welche im Ganzen mehr als die Hälfte aller in Frankreich konsumirten (in- und ausländischen) Kohlen entfällt:

	Verbrauch im Jahre 1853	1856	1858
	metrische Centner		
Nord	17,142,700	19,275,400	22,245,400
Seine	8,681,900	11,093,900	10,872,800
Loire	8,933,300	11,876,700	8,798,300
Pas de Calais	4,091,800	5,983,700	6,972,400
Mosel	2,650,800	— [1])	7,345,400
Gard	3,860,300	— [1])	5,054,600
Rhone	ca. 5 Mill.	— [1])	ca. 5 Mill.

Von den inländischen Kohlenlagern besitzt das ausgedehnteste Absatzgebiet das Loire-Bassin, dessen Kohlen nach 41 verschiedenen Departements versendet werden. Die Bassins von Valenciennes und Creusot zählen je 21, Commentry 13, Alais 11, Carmaux 10 Departements 2c. zu ihren Abnehmern. Der Debit der Englischen Kohlen erstreckt sich gegenwärtig auf 42 Departements; in einigen derselben, insbesondere im Departement der unteren Seine, Côtes du Nord, Finisterre und der unteren Loire, beherrschen sie den Markt fast ausschließlich. Belgien versendet seine Steinkohlen nach 21 Französischen Departements und liefert dem Nord-Departement mehr als die Hälfte, dem Seine-Departement beinahe $\frac{1}{4}$ des ganzen Bedarfs. Die Saarbrücker Bergwerke versorgen ganz oder theilweise 11 Departements, von denen allein das Mosel-Departement 7 Mill. metr. Ctr. dieser Kohlen bezieht. Durch die Ausführung des Saarkanals wird den letzteren eine neue Absatzgelegenheit auf den Märkten der oberen Saône eröffnet werden, welche bisher an Kohlen großen Mangel litten.

Anlangend die verschiedenen Verwendungsarten des fossilen Brennmaterials, so werden mehr als $\frac{2}{3}$ desselben von der Hütten- und Fabrik-Industrie in Anspruch genommen; der Rest vertheilt sich auf den Bedarf zur Heizung von öffentlichen und Privat-Gebäuden, den Verbrauch der Eisenbahnen und Dampfschiffe und den der Bergwerke und Steinbrüche in dem nachstehend angegebenen Verhältnisse:

	1853 metr. Ctr.	1858 metr. Ctr.
Hüttenwerke, Fabriken und Gasanstalten	64,572,900	89,682,000
Haushaltungen	18,445,800	20,119,000
Transportgewerbe	7,996,000	13,236,700
Bergwerke und Steinbrüche	3,209,400	4,892.600
Gesammtverbrauch	94,224,100	128,930,300

Torfproduktion.

Die Torflager sind durch das Gesetz vom 21. April 1810 den in zerstreuten Lagerstätten vorkommenden Mineralien (minières) gleichgestellt; zur Ausbeutung derselben ist daher nur eine polizeiliche Erlaubniß erforderlich. Diese Erlaubniß kann im Interesse der öffentlichen Wohlfahrt an gewisse Bedingungen geknüpft werden; insbesondere steht es der Polizeibehörde zu, die Ausführung der nöthigen Entwässerungsgräben vorzuschreiben, und behufs der Wiederanfüllung und Planirung des ausgestochenen Terrains, die ihr geeignet scheinenden Anordnungen zu treffen. Die in den Jahren 1853 bis 1859 gewonnenen Quantitäten und deren mittleren Verkaufspreis zeigt die folgende Uebesicht:

im Jahre	Gewicht metr. Ctr.	Werth Fr.	Mittlerer Preis des metr. Ctr. Ct.
1853	4,101,184	3,954,372	96,4
1854	4,593,569	4,524,191	98,5
1855	4,919,188	4,746,162	96,5
1856	4,512,169	4,443,632	98,5
1857	4,304,390	4,097,288	95,2
1858	3,970,685	3,847,104	96,7
1859	3,593,199	3,391,084	94,4

Diese Zahlen erweisen, daß die Torfproduktion Frankreichs in letzter Zeit eher ab- als zugenommen hat. Es kommt hierbei vornehmlich in Betracht, daß in Folge der verbesserten Transportwege die Gegenden, welche vordem auf den Torf als einziges Heizungsmaterial angewiesen waren, jetzt in der Steinkohle einen Brennstoff von viel höherem

[1] Angabe fehlt.

Werthe zu mäßigem Preise sich verschaffen können. Der im Jahre 1859 hervortretende Ausfall beruht indessen auf einer anderen Ursache; derselbe berührt lediglich das Departement der unteren Loire, dessen Produktion, weil ein großer Theil der dortigen Torfmoore während des ganzen Jahres unter Wasser stand, von 400,090 metr. Ctr. mit einem Male auf 46,000 metr. Ctr. gefallen ist. Die wichtigsten Departements in Bezug auf die Torfgewinnung sind die nachstehend verzeichneten:

	1853 metr. Ctr.	1856 metr. Ctr.	1859 metr. Ctr.
Somme	1,246,760	1,353,760	1,270,000
Pas de Calais	553,930	560,000	566,700
Doubs	135,000	290,000	204,400
Isère	815,520	148,200	167,393
Oise	236,530	175,480	152,600
Nord	144,805	145,650	145,600
Seine und Oise	150,969	179,400	145,454
Aisne	246,440	269,835	101,832
Untere Loire	466,000	485,750	46,000
Zusammen	3,495,884	3,608,075	2,800,179

Diese sieben Departements erzeugen demnach zusammengenommen mehr als ¾ alles in Frankreich gewonnenen Torfs.

Bemerkenswerth ist noch, daß durch die Operation des Torfstechens alljährlich ein Umsatz von etwa 2 Mill. Frcs. unter den Landbewohnern, welche einige Wochen des Sommers auf diese Arbeit verwenden, stattfindet. Im Jahre 1855 z. B. waren bei der Torfgewinnung 45,537 Männer und Frauen beschäftigt, welche an 1,300,733 Arbeitstagen im Ganzen 2,084,084 Frcs. verdienten, was auf den Kopf 28 Arbeitstage und einen Lohnbetrag von 45 Frcs. ergiebt.

Eisenerzförderung.

Die Eisenerze sind unter den Bergwerksprodukten Frankreichs nächst den Steinkohlen die wichtigsten. Im Jahre 1853 waren 99 Bergwerke und 999 offene Gräben (minières) auf Eisenerz im Betriebe; im Jahre 1856 stieg die Zahl der ersteren auf 143, der letzteren auf 1227 und im Jahre 1858 wurden jene zu 158, diese zu 1297 ausgezählt. Die gesammte Förderung betrug im Jahre 1853 33,189,042 metr. Ctr., erhob sich 1856 auf 46,084,313 metr. Ctr., war aber 1859 wieder auf 34,434,451 metr. Ctr. herabgegangen. Der durchschnittliche Preis des Eisenerzes an der Grube war 1853: 32,5 Cent., 1856: 35,7 Cent., 1859: 35,4 Cent. pro metr. Ctr., wonach der Verkaufswerth der sämmtlichen in diesen drei Jahren geförderten Erze sich auf 10,807,882 Frs., 16,455,387 Frs. und beziehungsweise 12,192,812 Frs. berechnet. Dem entsprechend ist auch die Zahl der auf den Bergwerken und Gruben beschäftigten Arbeiter und ihr Verdienst gestiegen und wieder gesunken. Im Jahre verdienten 15,684 Arbeiter die Summe von 5,659,478 Frs.; 1856 waren 20,534 Arbeiter, deren gesammte Löhne 9,084,150 Frs. betrugen; dagegen 1858 nur noch 17,934 Arbeiter, welche überhaupt 7,902,493 Frs. an Lohn einnahmen, beschäftigt.

Ueber die Lokalität der hauptsächlichsten Lagerstätten giebt die nachstehende Tabelle Auskunft. Dieselbe zeigt, daß die Produktion der unten genannten 14 Departements ⅚ der ganzen Eisenerzförderung Frankreichs ausmacht:

	1853 metr. Ctr.	1856 metr. Ctr.	1858 metr. Ctr.
Cher	6,866,800	9,280,148	7,172,400
Obere Marne	4,356,419	6,458,705	5,943,585
Obere Saône	4,127,992	4,611,225	3,676,215
Mosel	1,890,495	2,302,000	2,622,230
Maas	2,721,450	2,365,300	2,344,860
Pas de Calais	1,532,817	3,286,576	2,282,760
Côte d'Or	784,407	1,943,972	2,465,759
Ardennen	2,199,822	2,461,180	1,767,170
Ardèche	981,445	1,869,821	1,487,991
Nord	1,300,667	1,555,695	1,418,833
Gard	626,093	732,812	1,042,272
Aveyron	890,446	7,359,822	889,791
Jura	299,643	1,893,848	956,909
Nièvre	825,800	1,110,400	606,700
Zusammen	29,404,296	41,231,504	34,277,475

Gesetzgebung.

Revidirte Konsumtions- und Accise-Verordnung in Hamburg.

Nach der vom Senat und der Bürgerschaft beschlossenen, am 20. Dezember v. J. publizirten Revidirten Konsumtions- und Accise-Verordnung werden vom 1. Januar 1862 ab folgende Artikel von der Accise befreit: Gasflüssigkeit, Essig, Kartoffelmehl, Lichte, Fett, Mineralwasser, Sodawasser, Brauselimonade, Butter, Käse aller Art, Brennmaterialien und Baumaterialien.

Gleichzeitig kommt die bisher bei der Einfuhr von Spirituosen (ausgenommen Rum, Arrac, Cognac, Französischen, Spanischen und Italienischen Branntwein und Sprit, deren Veraccisung den Konsumenten nach ihrer Selbstschätzung anheimgestellt war), also auch von Preußischen Spriten, erhobene Accise, resp. bei vorbehaltener Wiederausfuhr stattgehabte Accise-Kontrole, für den Engrosverkehr ganz in Wegfall. Die Accise für Spirituosen aller Art, ohne Unterschied der Provenienz, wird künftig nur von kleinen Quantitäten unter Einem Anker bei ihrer Einfuhr in den Accise-Distrikt, im Uebrigen aber von den Schenkwirthen und Detailverkäufern in halbjährigen Raten von mindestens 3 Mk. Court. nach Maßgabe des Geschäftsumsatzes zu entrichten sein.

Die differentielle Accisebehandlung für das Preußische Fabrikat von Spirituosen und Käse gegen andere fremde Produktion wird damit endlich definitiv beseitigt.

Wegen Regulirung der Accise auf die am Jahresschluß auf Kreditniederlagen vorräthigen Spirituosen und wegen Rückgewährung der Accise auf veraccisete Spirituosen, Mengkorn, Malz oder Maische, die am Jahresschlusse auf Lager bleiben, ist durch ein besonderes Reglement das Nähere verfügt.

Während für vorgenannte Artikel die Rückaccise auf Grund der Revision der Läger gewährt werden soll, ist dieselbe für die von der Accise ganz befreiten Artikel an die Bedingung der Wiederausfuhr bis zum 31. Dezember 1861 geknüpft. Den aus solchem Grunde auszuführenden Artikeln, welche nach dem 1. Januar 1862 als accisefrei wieder eingeführt werden sollen, ist bis 14. Januar 1862 die zollfreie Wiedereinfuhr gestattet. Dieselbe Begünstigung genießen event. auch Spirituosen.

Den neuen Tarif lassen wir, soweit er ein allgemeines Handelsinteresse darbietet, folgen:

Gegenstände, welche der Abgabe unterworfen sind.	Quantitäten, nach welchen die Accise zu erheben ist.	Zu erlegende Accise. Mrk.	Sch.
Getränke und Flüssigkeiten:			
Wein aller Art, von den Konsumenten und den Schenkwirthen zu bezahlen	für die Quartierbouteille	—	1
Branntwein, Rum, Arrac, Cognac, Spriet, Liqueur, Punsch-Extrakt und überhaupt Spirituosen jeglicher Art und Herkunft, von den Schenkwirthen und Detailverkäufern im Distrikt der Accise zu bezahlen, ohne Rücksicht auf den Stärkegrad	»	—	1
Branntwein, Rum, Arrac, Cognac, Spriet, Liqueur, Punsch-Extrakt und überhaupt Spirituosen jeglicher Art und Herkunft, in Quantitäten von weniger als einem Anker oder 40 Quartierbouteillen in den Distrikt der Accise eingeführt, ohne Rücksicht auf den Stärkegrad	»	—	1
Eingeführtes Bier und flüssige Bier- und Branntweinshefe	für 100 Quartierbouteillen	3	—
(Bei den in gewöhnlichen Bouteillen enthaltenen Flüssigkeiten wird die Bouteille für eine Quartierbouteille gerechnet; Bouteillen oder Kruken, welche mehr als eine halbe Quartierbouteille enthalten, werden für ganze, solche welche weniger als eine halbe Quartierbouteille enthalten, für halbe angesehen.)			
Eßwaaren:			
Weizen zu Mehl	für den Sack bis 185 Pfd. Brutto	2	—
Weizen zu Amidam, der aber nur geschroten werden darf	» » » » 185 » »	1	8
Graupen zu Mehl	» » » » 175 » »	2	—
Roggen, Gerste, Reis, Mais (Türkisches Korn, Türkischer Weizen) und sonstiges Getreide zu Mehl..	» » » » 175 » »	1	—
Mengkorn zu Viehfutter	» » » » 175 » »	—	12
Eingeführtes Mehl, auch Reismehl, Griesmehl, Amidam, Mannagrütze, Viehschroot, grober Gries, Kleie, mit Zucker versetzte feine Cakes oder Bisquits und mit Mehl versetzte Zuckerwaaren (bei kleinen Quantitäten bis 25 Pfd. wird ⅛ Sch. für das Pfund berechnet)..	von 100 Pfd.	2	—
Eingeführte Grütze	» 175 »	1	8
Eingeführtes Roggenbrot, bei einzelnen Broten (ganz oder angeschnitten)	für ein Brot bis 5 Pfd. inkl.	—	½
(Für schwerere Brote nach diesen Verhältniß.)	» » » » 10 » »	—	1
Brot, Kuchen und Backwerk, dessen Einfuhr während der Jahrmärkte erlaubt ist:			
vom Gebiet..	von 175 Pfd.	1	8
aus der Fremde	» 100 »	2	—
Ochsen, Kühe und junge Kühe	für 100 Pfd. d. Netto Fleischgew.	2	2
Schweine	»	1	10
Kälber über 70 Pfund und bis 300 Pfund Brutto inkl. an Gewicht	für das Stück	3	—
Kälber bis 70 Pfund Brutto inkl. an Gewicht	»	—	12
Hammel und Schafe..	»	1	12
Spanferkel und Lämmer, bis 20 Pfund an Gewicht........................	»	—	6
Frisches Fleisch (mit Ausschluß des frischen Pferdefleisches)	für das Pfund	—	¾
Frisches eingeführtes Pferdefleisch....................................	»	—	¼
Schinken, Speck und gesalzenes Schweinefleisch	»	—	½
Ochsenbeine, bei der Einfuhr..	für 10 Pfd.	—	3¼
Frische Schweinepfoten, bei der Einfuhr	»	—	4½
Gesalzene Schweinepfoten, Schweinsknochen und Schweinsrippen mit Fleischtheilen, bei der Einfuhr	»	—	3
Würste aller Art, geräuchertes und gesalzenes Fleisch, mit Ausnahme des gesalzenen Schweinefleisches..	für das Pfund	—	¾

In Bezug auf die Zollbezettlung der einzuführenden zollfreien Waaren enthält die folgende Bekanntmachung (Hamb. Korresp. Nr. 303) eine wesentliche Erleichterung:

Bekanntmachung.

Die Zoll- und Accise-Deputation macht hierdurch bekannt, daß vom 1. Januar 1862 an bei der Einfuhr von zollfreien Waaren, statt der bisher üblichen Zollzettel, die doppelt ausgefertigt und vor der Benutzung vom Haupt-Zollkomtoir expedirt werden müssen, zur Erleichterung des Publikums auch gedruckte Deklarationen, welche nur einmal ausgefertigt und nicht vorher am Haupt-Zollkomtoir expedirt zu werden brauchen, an den betreffenden Eingangs-Zollstätten, oder falls die Waaren nicht durch eine Zollstätte eingeführt werden, am Haupt-Zollkomtoir, eingereicht werden dürfen.

Diese Deklarationen sind in Gemäßheit des §. 33 der Zollverordnung stempelfrei, wenn der deklarirte Werth 100 Mk. Bco. nicht übersteigt, müssen aber bei einer Werthangabe von 100 Mk. Bco. bis 400 Mk. Bco. mit einem Stempel von 1 Sch. Crt. und bei einer höheren Werthangabe mit einem Stempel von 2 Sch. Crt. versehen sein.

Die Formulare sind bei dem Rathsbuchdrucker Meißner zu kaufen.

Hamburg, den 20. Dezember 1861.

Die Zoll- und Accise-Deputation.

Gesetzliche Regelung der Rechtsverhältnisse der Binnenschifffahrt in Preußen.

Der Herr Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hat unterm 31. Dezember 1861 die nachstehende Cirkular-Verfügung an sämmtliche Handelskammern und Vorstände der kaufmännischen Korporationen erlassen:

Sowohl bei den Berathungen, welche die Feststellung des Entwurfs eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs zur Aufgabe hatten, als auch bei den Erörterungen, welche der Einführung des Letzteren in die Preußische Gesetzgebung voraufgingen, ist von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen worden, daß es wünschenswerth sein werde, die in dem gedachten Gesetzbuch enthaltenen Bestimmungen über das Frachtgeschäft noch durch besondere Vorschriften in Betreff der bei der Strom- und Binnenschifffahrt in Betracht kommenden Rechtsverhältnisse zu ergänzen.

In der beiliegenden Denkschrift sind die Fragen des bürgerlichen Rechts, auf welche es hierbei ankommt, näher beleuchtet und die Gründe dargelegt, aus welchen es bisher nicht für thunlich zu erachten war, ein besonderes Gesetz über den in Rede stehenden Gegenstand vorzubereiten.

Ich empfehle die in der Denkschrift enthaltenen Ausführungen der Beachtung des Handelsstandes. Möchten die zu machenden Erfahrungen ergeben, daß ein Bedürfniß besteht, die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen über den Frachtverkehr durch besondere gesetzliche Vorschriften über die Rechtsverhältnisse der Binnenschifffahrt zu ergänzen, so will ich den motivirten Anträgen der Organe des Handelsstandes entgegensehen.

Berlin, den 31. Dezember 1861.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
gez. v. d. Heydt.

Rechtsverhältnisse der Binnenschifffahrt.

Weder das Allgemeine Landrecht, noch das im Gebiete des Appellations-Gerichtshofes zu Köln geltende Französische Recht haben die auf die Binnenschifffahrt sich beziehenden Rechtsverhältnisse durch besondere Vorschriften geregelt. Das Allgemeine Landrecht hat nur in dem das Seerecht behandelnden Abschnitt II. 8. §. 1933 die Bestimmung aufgenommen:

»Bei Stromschiffen finden gleiche Grundsätze Statt«,

eine Bestimmung, welche ihrer Stellung nach nur auf die Fälle der Kollision von Schiffen sich bezieht.

Die Vorschriften des Allgemeinen Landrechts über die Verpfändung der zur Frachtschifffahrt bestimmten Schiffsgefäße (I. 20. Allg. L. R. §§. 300 u. f.), welche noch in Betracht kommen könnten, gehören dem bürgerlichen Recht an und sind, soweit sie die Binnenfahrzeuge insbesondere betreffen, durch die das Handelsrecht umgestaltenden neueren Gesetze nicht berührt.

Im Gebiete des Allgemeinen Landrechts sind jedoch über die bezeichneten Rechtsverhältnisse zur Ergänzung des geltenden Rechts in verhältnißmäßig neuerer Zeit besondere Verordnungen erlassen. Zunächst erschien nämlich die Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 23. September 1835 (Ges.-Samml. S. 222), welche bestimmte:

1) daß die Vorschriften der Gesinde-Ordnung vom 5. November 1810 auch auf das Verhältniß zwischen den Stromschiffern zu den Schiffsknechten anzuwenden;
2) daß die Vorschriften des Allgemeinen Landrechts über das Verhältniß der Schiffsrheder zu den Schiffern auch auf das Verhältniß der Eigenthümer der Stromfahrzeuge zu den Stromschiffern auszudehnen;
3) daß das Verhältniß zwischen den Stromschiffern und den Befrachtern nach dem Allgemeinen Landrecht I. 11. §§. 862 bis 920 zu beurtheilen;
4) daß bei Streitigkeiten zwischen den Eigenthümern der Stromfahrzeuge und den Schiffern, sowie zwischen den Schiffern und dem Schiffsvolke der Polizeibehörde des jedesmaligen Aufenthaltsortes der Interessenten die Entscheidung, insoweit, als ihr dieselbe in Gesindesachen verfassungsmäßig zustehe, mit Vorbehalt der an einzelnen Orten nothwendigen Reglementar-Bestimmungen zu übertragen sei.

Hieran schloß sich die Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 14. Juli 1841 (Ges.-Samml. S. 232):

»das Verhältniß der Stromschiffer zu den Befrachtern, sowie zu den Empfängern der Ladung sei zunächst nach den für die Seeschifffahrt bestehenden Vorschriften, §§. 1620—1741 II. 8. Allg. L. R., und erst, soweit diese nicht ausreichten oder die eigenthümlichen Verhältnisse der Seeschifffahrt deren Anwendung auf die Stromschifffahrt von selbst ausschlössen, nach den die Verträge über Handlungen betreffenden Vorschriften, §§. 869 bis 920 I. 11. Allg. L. R., zu beurtheilen.«

Der im Jahre 1856 in Berlin einer Kommission von Sachverständigen zur Berathung vorgelegte Entwurf eines Handelsgesetzbuchs für die Preußischen Staaten hatte besondere Vorschriften über die Binnenschifffahrt nicht aufgenommen, wohl aber erhielt er, abweichend von dem Allgemeinen Landrecht, einen besonderen Abschnitt über das Frachtgeschäft (Buch 2 Tit. 9 §§. 319 — 338), dessen Vorschriften

nicht allein zugleich auf die Binnenschifffahrt berechnet, demgemäß gleich im Eingang die Bestimmung sich fand: »Frachtführer ist derjenige, welcher gewerbsmäßig den Transport von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder Binnengewässern ausführt,« sondern auch in vielfachen Beziehungen den Eigenthümlichkeiten der Binnenschifffahrt angepaßt waren. Ein Theil der Kommission der Sachverständigen hielt jedoch hierdurch den Gegenstand noch nicht für erledigt. Man wünschte die Aufnahme ausführlicherer Bestimmungen über die Binnenschifffahrt, worauf näher einzugehen bis zur Beendigung der Berathungen über das den Seehandel betreffende, zuletzt zu begutachtende Buch vorbehalten blieb, indem man glaubte, daß sich alsdann erst beurtheilen lasse, welcher besonderen Anordnungen es rücksichtlich der Binnenschifffahrt noch bedürfe. (Berliner Konferenz-Protokolle S. 113). Nach dem Abschluß der Berathungen über das Seerecht fand in der That auch eine Erörterung darüber statt, ob das Gesetzbuch in Ansehung der Binnenschifffahrt nach Anleitung der seerechtlichen Vorschriften in der einen oder anderen Beziehung zu ergänzen sei, ohne daß jedoch ein nennenswerthes Resultat erreicht wäre (Seite 168—169). Die Bestimmungen des Seerechts über die Seeschiffe (Tit. 1), über die Rhederei (Tit. 2), über den Schiffer (Tit. 3) mit Ausnahme einzelner Vorschriften, die über die Schiffsmannschaft (Tit. 4), über die Verfrachtung (Tit. 5), wenige ausgenommen, und abgesehen von einigen gleich zu berührenden Punkten, wurden für nicht übertragbar und ihre Ersetzung durch andere nicht für nöthig erachtet. In Ansehung der Verfrachtung machte sich aber noch die Ansicht geltend, daß über Zeit und Ort der Abladung, über die Löschung und über die Einwirkung eines, die Reise verhindernden Zufalls auf die Rechtsverhältnisse der Parteien besondere, wenn auch von den seerechtlichen abweichende Vorschriften angemessen seien. Ueber die Anwendbarkeit der Grundsätze von der großen Havarei konnte man sich nicht einigen, die Grundsätze von der Kollision und Bergung fand man zur Uebertragung geeignet. Das unbefriedigende Resultat jener Berathung hatte zur Folge, daß der neue Entwurf eines Handelsgesetzbuchs, welcher, wie bekannt, den Berathungen zum Grunde gelegt, woraus das Deutsche Handelsgesetzbuch hervorgegangen ist, rücksichtlich der Rechtsverhältnisse der Binnenschifffahrt von dem früheren sich nicht unterschied und in dieser Beziehung weder ergänzt noch geändert war. Bei der Berathung des Deutschen Handelsgesetzbuchs gelangte Anfangs gleichfalls die Ansicht zur Geltung, in einem besonderen Abschnitt des zuletzt zu berathenden Seerechts würde zu verordnen sein, daß und welche Bestimmungen desselben auch auf die Binnenschifffahrt Anwendung zu finden hätten (Nürnberger Berathungs-Protokolle S. 515. 516.). Allein dieser Ansicht ist später keine Folge gegeben, obschon sowohl bei Berathung des Seerechts als bei der Schlußlesung der vier ersten Bücher des Handelsgesetzbuchs Anträge gestellt waren, den erwähnten Vorbehalt zu erledigen (Hamburger Berathungs-Protokolle S. 4490 und Nürnberger Berathungs-Protokolle S. 5124 u. f.). Man gab die frühere Ansicht auf, theils weil das Bedürfniß zur Ergänzung des Gesetzbuchs nicht allgemein anerkannt, theils weil die Möglichkeit einer angemesseneren Erledigung des Gegenstandes zumal mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der lokalen Verhältnisse bezweifelt wurde. Somit ist auch das Deutsche Handelsgesetzbuch in der fraglichen Rücksicht von dem ersten Preußischen Entwurf eines Handelsgesetzbuchs nicht verschieden. Seine Bestimmungen über das Frachtgeschäft (Art. 390 u. f.) beziehen sich zugleich auf den Transport auf Flüssen und Binnengewässern und sind dabei die Eigenthümlichkeiten der Binnenschifffahrt gehörig berücksichtigt; weitere Vorschriften über die Rechtsverhältnisse der Binnenschifffahrt sind dagegen nicht aufgenommen. Hierin ist von den beiden Häusern des Landtags bei der Berathung des Deutschen Handelsgesetzbuchs und des Einführungsgesetzes zu demselben, zumal mit Rücksicht darauf, daß der Artikel 60 des letzteren alle auf Handelssachen (Art. 2) sich beziehenden Gesetze und Vorschriften mit einigen Ausnahmen aufhebt, eine Unvollständigkeit erkannt und demzufolge der Beschluß gefaßt, die Erwartung auszusprechen, die Staatsregierung werde dem nächsten Landtage einen Gesetz-Entwurf vorlegen, wodurch die Rechtsverhältnisse der Stromschifffahrt ergänzt und regulirt werden.

Es fragt sich, ob es nothwendig sei, ein solches Gesetz zu erlassen und, bejahenden Falls, ob es für möglich und angemessen erachtet werden könne, dasselbe schon jetzt zu entwerfen und zur Berathung zu bringen.

Vergleicht man den Rechtszustand, wie er durch die Einführung des Deutschen Handelsgesetzbuchs sich gestaltet hat, mit demjenigen, welcher bis dahin bestand, so tritt sofort zu Tage, daß durch die eingetretene Veränderung der Vollständigkeit der Gesetzgebung ein irgend erheblicher Abbruch nicht geschehen ist. Am einleuchtendsten ist dies für das Gebiet des Rheinischen und Gemeinen Rechts, in welchen Rechtsgebieten es an besonderen Vorschriften, wie sie der Landtag für wünschenswerth hält, bisher gefehlt hat. Allein auch für das Gebiet des Allgemeinen Landrechts sind keineswegs Lücken von einiger Erheblichkeit entstanden. Dies ergiebt sich bei der Prüfung der dort eingeführten, auf die Rechtsverhältnisse der Binnenschifffahrt Bezug habenden einzelnen Vorschriften.

1. Die Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 23. September 1835 bestimmt, auf das Rechtsverhältniß zwischen den Stromschiffern zu den Schiffsknechten seien die Vorschriften der Gesindeordnung anwendbar. Diese Anordnung ist durch Artikel 61 des Einführungsgesetzes zum Deutschen Handelsgesetzbuch vom 24. Juni 1861 (Ges. Samml. S. 449) aufrecht erhalten, so daß eine Aenderung nicht eingetreten ist.

2. Dieselbe Allerhöchste Ordre schreibt vor, die Vorschriften des Allgemeinen Landrechts über das Verhältniß der Schiffsrheder zu den Schiffern seien auf das Verhältniß der Eigenthümer der Stromfahrzeuge zu den Stromschiffern auszudehnen. Die Bedeutung und Tragweite dieser Vorschrift sind unklar. Nach den Verhandlungen, welche ihrer Entstehung vorausgegangen sind, scheint nicht beabsichtigt zu sein, die Vorschriften des Seerechts über die Stellung des Schiffers durchgehends für anwendbar zu erklären. Dies würde auch um so weniger für statthaft erachtet werden können, je zahlreicher die Vorschriften des Seerechts sind, welche auf die Stellung des Stromschiffers nicht passen. Anscheinend hat man nur dem Zweifel begegnen wollen, als sei der Kahnschiffer, ähnlich wie der Kahnknecht, nur als ein Dienstbote anzusehen und der Eigenthümer des Fahrzeugs für dessen Handlungen nicht weiter verantwortlich, als für die Handlungen eines gewöhnlichen Dieners. Eine solche Vorschrift dürfte aber ebenso entbehrlich, als wenig angemessen sein. Der Stromschiffer ist keineswegs, wie der Seeschiffer, eine unter einen bestimmten Begriff fallende Person, über deren Rechte und Pflichten das Gesetz ähnliche Vorschriften, wie über die des Seeschiffers erlassen könnte. Die

Stellung der einzelnen Stromschiffer ist so verschieden, daß es bedenklich erscheint, den Umfang ihrer Rechte und Pflichten durch das Gesetz zu bestimmen, statt die Umstände des einzelnen Falles entscheiden zu lassen. Wenn der Eigenthümer des Fahrzeugs seinem Kahnschiffer die Selbstständigkeit eines Seeschiffers angewiesen hat, was nicht immer der Fall ist, so fehlt es auch an Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs nicht, nach welchen das Verhältniß zu beurtheilen ist; es werden alsdann die Vorschriften über Handlungsbevollmächtigte, insbesondere der Artikel 47 anwendbar sein und einen weit genügenderen und angemesseneren Anhalt gewähren, als die dunkle Vorschrift der Allerhöchsten Ordre vom 23. September 1835. — Insoweit es sich aber um die Verantwortlichkeit für die Ladung handelt, worauf die Allerhöchste Ordre vom 23. September 1835 besondere Rücksicht genommen zu haben scheint, sind die Ladungsbetheiligten durch die strengen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die Verhaftung des Frachtführers, welche sich sogar auf gewöhnliche Zufälle erstreckt, zur Genüge geschützt (Art. 395, 399 des Handelsgesetzbuchs). Die in Folge der Artikel 60 und 61 des Einführungsgesetzes zum Deutschen Handelsgesetzbuch eingetretene Beseitigung jener Bestimmung der Allerhöchsten Ordre vom 23. September 1835 wird also keine Lücke erzeugen, vielmehr nur erhebliche Zweifel über ihren Sinn und ihre Bedeutung erledigen, ohne daß es deshalb an anderen Entscheidungsnormen fehlte, welche an letzter Stelle in den Handelsgebräuchen (Art. 1 des Handelsgesetzbuchs) und in den allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu finden wären. Es soll hiermit nicht gesagt sein, daß besondere Vorschriften unbedingt verwerflich erscheinen, wohl aber, daß diese ganz anders lauten müßten, als die in Rede stehende Vorschrift, wie sich auch aus den Berathungen der im Jahre 1856 in Berlin versammelten Konferenz insofern ergiebt, als man damals die Uebertragung der betreffenden Vorschriften des Seerechts im Allgemeinen nicht für rathsam erklärt hat.

3. Nach der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 14. Juli 1841 soll das Rechtsverhältniß der Stromschiffer zu den Befrachtern, sowie zu den Empfängern der Ladung zunächst nach Analogie der seerechtlichen Vorschriften des Landrechts beurtheilt werden. Die Vorschrift ist weder im Einführungsgesetz zum Deutschen Handelsgesetzbuch in Kraft erhalten, noch im Handelsgesetzbuche durch eine ähnliche ersetzt. Allein, wie bereits erwähnt, bezieht sich der Abschnitt des Handelsgesetzbuchs über das Frachtgeschäft auch auf den Transport, welcher nicht zu Lande, sondern zu Wasser geschieht, er hat dem Wassertransport unter Berücksichtigung der seerechtlichen Vorschriften die sorgsamste Beachtung geschenkt und vorzugsweise im Hinblick auf denselben z. B. die Vorschriften über den Ladeschein (Art. 413 ff.) aufgenommen. Gleichwohl soll nicht geleugnet werden, daß die Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 14. Juli 1841 die Anwendung der seerechtlichen Bestimmungen über einige Rechtsverhältnisse gestattete, in Ansehung welcher es an besonderen Vorschriften in ähnlicher Vollständigkeit nunmehr fehlen wird. Die betreffenden Gegenstände sind: die Lade- und Löschzeit, die Ueberliegezeit, die Liegegelder, die Fautfracht und die Aufhebung des Frachtvertrages in Folge zufälliger Ereignisse. Es würde aber ein Irrthum sein, wenn man annähme, jene Gegenstände seien in dem Handelsgesetzbuch ganz übergangen. Das Gegentheil ergiebt sich aus den Artikeln 394, 409, zu deren Ergänzung der wichtige, den Handelsgebräuchen die Geltung sichernde Artikel 1, sowie mehrere allgemeine Vorschriften über die Handelsgeschäfte und an letzter Stelle die allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechts dienen. Demzufolge kann auch in der vorliegenden Beziehung mindestens eine erhebliche Lücke der Gesetzgebung nicht anerkannt werden; man kann sogar behaupten, daß mit der Einführung des Handelsgesetzbuchs eine wesentliche Verbesserung des Rechtszustandes eingetreten sei. Abgesehen von den Zweifeln und Bedenken, welche eine so bedingte und andererseits so unbestimmte Verweisung auf das Seerecht, wie sie in der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 14. Juli 1841 sich findet, erzeugen muß, so können die einschlagenden Vorschriften des Allgemeinen Landrechts nicht mehr als angemessen gelten, wie ihre aus dem fünften Buche des Handelsgesetzbuchs ersichtliche Ersetzung durch andere beweist und auch im Jahre 1856 von den in Berlin versammelten Sachverständigen anerkannt ist. Wenn die letzteren sich nicht minder gegen die Anwendbarkeit der neuen seerechtlichen Vorschriften und für den Erlaß besonderer Vorschriften ausgesprochen haben, so ist freilich anzuerkennen, daß auf diesem Wege ein noch befriedigender Zustand sich erreichen ließ.

4. Die Aufhebung des auf die Kollision der Schiffe sich beziehenden §. 1933 Thl. II. Tit. 8 des Allgemeinen Landrechts wird keine Lücke zur Folge haben, weil das neue Seerecht (Art. 736 ff.) für den Fall der Kollision von Seeschiffen nur die allgemeinen Rechtsgrundsätze zur Anwendung bringt, was umsomehr fortan auch für die Kollision von Stromfahrzeugen gelten muß und von selbst sich versteht, wenn nichts bestimmt wird.

Der Nachweis, daß die gegenwärtige Gesetzgebung im Wesentlichen nicht unvollständiger ist, als diejenige, welche bisher gegolten hat, läßt allerdings die Entbehrlichkeit eines besonderen Gesetzes über die Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt noch nicht erkennen. Bei der nahen Verwandtschaft der Binnenschifffahrt zu der Seeschifffahrt und nach dem Gange, welchen die Gesetzgebung im Gebiete des Allgemeinen Landrechts genommen hat, liegt der Gedanke nicht fern, alle Verhältnisse, welche das Seerecht zu regeln haben, müßten in entsprechender Weise auch für die Binnenschifffahrt geregelt werden. Dies kann jedoch keineswegs als richtig zugegeben werden. Ein großer Theil des Seerechts bezieht sich auf Verhältnisse, welche der Seeschifffahrt eigenthümlich sind, oder doch nur durch diese eine Gestalt gewinnen, welche die Zulänglichkeit der Vorschriften des Handelsrechts im Allgemeinen oder des bürgerlichen Rechts ausschließt. Dahin gehören die Bestimmungen über die Rhederei oder die Verwendung eines, mehreren Personen gemeinschaftlich zustehenden Schiffs zur Seefahrt, über die ausgedehnten Rechte des Schiffers in Ansehung von Schiff und Ladung, sobald er seines Rheders nicht mehr mächtig ist, über die Verklarung, über die Haftung des Rheders nur mit Schiff und Fracht, über die Rechte und Pflichten der Schiffsmannschaft ꝛc. Je sorgfältiger man die einzelnen Vorschriften des Seerechts prüft, um so mehr muß man sich überzeugen, wie gering die Zahl der Verhältnisse ist, welche bei der Binnenschifffahrt in einer ähnlichen, besondere Vorschriften erheischenden Weise hervortreten. Die zureichende Regelung des Transportvertrages vorausgesetzt, bleiben nur die große Havarei, sowie die Bergung und die Hülfsleistung in Nothfällen übrig, worüber besondere Vorschriften für die Binnenschifffahrt als angemessen erscheinen können. In keiner der letzteren Beziehungen hat sich aber bisher ein dringendes Bedürfniß zu einem ergänzenden Gesetze fühlbar gemacht; es scheint daher doch, als wenn sowohl in der einen als anderen Hinsicht die allg

meinen Rechtsgrundsätze genügt hätten, bei welchen es vorläufig aber um so mehr wird zu belassen sein, als rücksichtlich der hauptsächlich in Betracht kommenden großen Havarei die im Jahre 1856 nach Berlin einberufenen Sachverständigen sich nicht darüber haben einigen können, ob es räthlich sei, der Anwendung der allgemeinen Rechtsgrundsätze durch besondere Vorschriften entgegenzutreten, zu geschweigen, daß die letzteren zugleich die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über den Transportvertrag berühren würden. Somit bleibt nur der Transportvertrag oder die Frage übrig: ob die betreffenden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs in Bezug auf die bereits oben erwähnten Gegenstände (Lade- und Löschzeit, Ueberliegezeit, Liegegelder, Fautfracht und Aufhebung des Frachtvertrages in Folge zufälliger Ereignisse) genügen werden. So erhebliche Gründe für die Verneinung der Frage sprechen mögen, so wird doch davon abgestanden werden müssen, schon jetzt durch ein neues Gesetz dem Mangel abzuhelfen. Zunächst läßt sich schwer beurtheilen, in welchen Beziehungen eine Unvollständigkeit anzunehmen sei. Hierüber kann erst die Praxis eine sichere Auskunft geben, die möglicherweise alle Besorgnisse zerstreut und die völlige Zulänglichkeit des Gesetzes beweist. Sodann sind, wie auf der Nürnberger Konferenz mit Recht geltend gemacht ist, die Verhältnisse in Ansehung der einzelnen Ströme und Binnengewässer so verschieden, daß ein allgemeines Gesetz, um seinen Zweck zu erfüllen, auf die Lokalverhältnisse und Besonderheiten wird einzugehen haben, deren Ermittelung aber leichter fallen wird, wenn erst unter der Herrschaft des Handelsgesetzbuchs gewohnheitsrechtliche Normen sich haben Geltung verschaffen können.

Einfuhr von Englischen und Belgischen Garnen und Geweben in Frankreich.

(Moniteur universel vom 19. Dezember 1861.)

Napoleon rc.

Nach Einsicht des mit England abgeschlossenen Handelsvertrags vom 23. Januar 1860 und der Zusatz-Konventionen vom 12. Oktober und 16. November desselben Jahres,

Haben verordnet und verordnen was folgt:

Art. 1.

Das Zollamt Straßburg (Niederrhein) tritt denjenigen Zollämtern hinzu, welche mittelst unseres Dekrets vom 1. Oktober 1861 für die Einfuhr von baumwollenem und wollenem Garn aller Art Englischen oder Belgischen Ursprungs geöffnet sind.

Art. 2.

Die Zollämter von Boulogne, Calais, Dünkirchen, Valenciennes, Straßburg und Chambery treten denjenigen hinzu, welche mittelst Unseres Dekrets vom 9. September 1861 für die direkte Einfuhr und Abfertigung der nach dem Werth besteuerten Englischen und Belgischen Gewebe geöffnet sind.

Gegeben im Palast der Tuilerien, den 14. Dezember 1861.

(gez.) Napoleon.

Hafenabgaben in Venezuela.

(Hamb. Börsenhalle Nr. 15,430.)

Der Präsident Paez hat unterm 13. November v. J. folgendes Dekret erlassen, wonach die Ungelder für fremde und einheimische Schiffe wie nachstehend festgesetzt sind:

für Schiffe, welche von auswärts mit Ladung kommen und in Ballast versegeln 50 Cts. pro Ton;

für Schiffe, welche von auswärts ohne Ladung kommen und Ladung einnehmen, ebenfalls 50 Cts. pro Ton.

Schiffe, welche mit Ladung kommen und mit Ladung wieder ausgehen, haben daher 100 Cts. pro Ton zu bezahlen, gegen den früheren Satz von 74 Cts. pro Ton, der ohne Unterschied berechnet wurde, ob Schiffe nur Ladung löschten, oder nur einnahmen, oder ob beides zusammen geschah.

Bei Versegelung von einem Hafen der Republik nach einem andern ist außerdem eine Abgabe von 6 Cts. pro Ton für das Uebermaaß über 30 Tons zu bezahlen.

Die sonstigen gewöhnlichen Hafenabgaben bestehen in:

6 Cts. pro Ton für Leuchtfeuer,
3 Doll. für den Hafenkapitain für jedes Schiff,
3 Doll. für die Sanitäts-Visite für jedes Schiff,
4 Doll. pro Fuß Tiefgang Lootsengeld für Schiffe, welche in den Orinoco oder in den Maracaibo-See eingehen,
4 Doll. für den Ausgangspaß (Licencia de navegacion) für Schiffe von 100—200 Tons, und
5 Doll. für größere Schiffe.

Für Schiffe, welche von einem Hafen der Republik nach einem andern derselben gehen, beträgt diese Abgabe außerdem

für Schiffe von 100—200 Tons 2 Doll. und für größere Schiffe 2 Doll. 50 Cts.

In Puerto Cabello wird außerdem noch eine Abgabe von 2 Cts. pro Ton erhoben für jeden Tag, welchen ein Schiff am Werft liegt, um zu löschen oder zu laden (Derecho de plancha).

Sämmtliche Abgaben, welche pro Ton erhoben werden, sind nach Venezuelischer Messung zu berechnen und pflegt, je nach der Bauart der Schiffe z. B. eine Hamb. Kommerzlast auf 3 à 3¼ Tons auszukommen.

Ermäßigung der Hafenabgaben von den auf der Stolpmünder Rhede bleibenden Schiffen.

(Staats-Anzeiger Nr. 305.)

Auf Ihren Bericht vom 31. v. M. genehmige Ich, daß vom 1. Januar 1862 ab auf fünf Jahre die Hafenabgaben, welche nach dem Tarif vom 24. Oktober 1840 (Gesetz-Sammlung für 1840, S. 355—359) von den auf der Stolpmünder Rhede bleibenden und in den dortigen Hafen nicht einlaufenden Schiffen zu entrichten sind, nach den folgenden näheren Bestimmungen auf ein Drittheil der im Tarif vorgeschriebenen Sätze ermäßigt werden.

Schiffe und Fahrzeuge, welche nicht in den Hafen einlaufen, sondern auf der Rhede bleiben, entrichten:

a) wenn sie, ohne Ladung oder Ballast zu löschen oder einzuneh-

men, nur ihre Papiere in dem Hafen wechseln, ein Drittel des Satzes zu 1. des Tarifs einmal;

b) wenn sie löschen oder laden, je nachdem Ladung oder Ballast abgesetzt oder eingenommen wird, entweder ein Drittel des Satzes zu 1. oder ein Drittel des Satzes zu 2. des Tarifs einmal;

c) wenn sie löschen und laden ein Drittel des vollen tarifmäßigen Hafengeldes;

d) wenn sie nur eine Beiladung, d. h. eine den zehnten Theil der Tragfähigkeit des Schiffes nicht übersteigende Ladung absetzen oder einnehmen, von der Beiladung ein Drittel des Satzes zu 1. des Tarifs einmal, vom übrigen Theile des Ladungsraumes nichts.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 18. November 1861.

Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Patow.

An
den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem Königreiche Siam und den freien Hansestädten.

Ihre Majestäten Phra Bard Sombetch Phra Paramendr Maha Mongkut, Phra Chom Klau, Chan Yu Hua, der erste König,

Phra Bard Sombetch Phra Pawarendr Ramesr Mahiswaresr, Phra Pin Klau, Chan Yu Hua, der zweite König, und die Regierung von Siam, einerseits

und

der Hohe Senat der freien Hansestadt Lübeck, der Hohe Senat der freien Hansestadt Bremen und der Hohe Senat der freien Hansestadt Hamburg andererseits,

von dem Wunsche beseelt, die Freundschafts- und Handelsbeziehungen zwischen ihren respektiven Staatsangehörigen zu erleichtern und auszudehnen, haben beschlossen, einen, auf das gemeinsame Interesse beider Länder gegründeten Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag abzuschließen, und zu dem Ende zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

Ihre Majestäten der erste und zweite König von Siam:

Seine Königliche Hoheit Krom Hluang Wongsa Dhiraj Sindh,

Seine Herrlichkeit Chau Phaya Sri Surihwongse Samant Bongs Bisuddhe Maha Purus Ratuedom Samuha Phra Kralahome, Ihren ersten Minister,

Seine Herrlichkeit Chau Phaya Rawe Wongs Maha Kosabhiputi, Ihren Minister der auswärtigen Angelegenheiten,

Seine Herrlichkeit Chau Phaya Yomaraj, den Oberbürgermeister der Stadt Bangkok,

und Seine Excellenz Phaya Wora Böngse Bibadhue, den Obersten der Minister des Königlichen Hauses,

deren Vollmachten überreicht und in guter und gehöriger Form befunden wurden;

Die Hohen Senate der drei Hansestädte:

Herrn Theodor Thies,

dessen Vollmacht aus dem Schreiben der Hohen Senate an Seine Majestät den ersten König von Siam deutlich erhellt und in guter und gehöriger Form befunden wurde.

Die genannten Bevollmächtigten haben sich alsdann über die folgenden Artikel geeinigt.

Artikel I.

Zwischen Ihren Majestäten dem ersten und zweiten Könige von Siam, ihren Erben und Rechtsnachfolgern, sowie der Regierung von Siam einerseits und den Hohen Senaten der freien Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg andererseits, desgleichen zwischen den beiderseitigen Staatsangehörigen soll dauernder Friede und unwandelbare Freundschaft ohne Ausnahme von Personen oder Plätzen bestehen.

Die beiderseitigen Angehörigen sollen in den Gebieten des andern Theils den bestehenden Gesetzen gemäß vollständigen Schutz ihrer Person und ihres Eigenthums genießen.

Es soll den Staatsangehörigen und Schiffen der Hohen kontrahirenden Mächte vollkommene Freiheit des Handels und der Schifffahrt in jedem Theile ihrer beiderseitigen Besitzungen zustehen, wo immer Handel oder Schifffahrt den Unterthanen oder Schiffen der meistbegünstigten Nation gegenwärtig gestattet ist oder künftig gestattet werden möchte.

Siamesische und Hanseatische Kriegsschiffe sollen gegenseitig Siamesischen und Hanseatischen Schiffen, denen sie auf hoher See begegnen möchten, freundschaftliche Hülfe und Beistand angedeihen lassen, soweit das in Uebereinstimmung mit dem Völkerrecht geschehen kann. Nicht minder sollen in Häfen, die von Siamesen besucht werden, die daselbst residirenden Konsuln der Hansestädte denselben freundschaftlichen Beistand gewähren, soweit solches nach den Gesetzen des Landes, wo die Konsuln residiren, zulässig ist.

Artikel II.

Die Hohen kontrahirenden Theile erkennen sich gegenseitig das Recht zu, in den Häfen und Städten ihrer respektiven Staaten Konsuln und Konsularagenten anzusetzen und zu ernennen, und sollen diese Beamten dieselben Privilegien, Freiheiten, Befugnisse und Befreiungen genießen, deren sich die betreffenden Beamten der meist begünstigten Nation jetzt oder künftig erfreuen möchten.

Gedachte Konsuln oder Konsulär-Agenten sollen indeß ihre Funktionen nicht eher antreten dürfen, als bis sie das Exequatur der Landesregierung erhalten haben. Es soll den Konsuln oder Konsular-Agenten beider Theile freistehen, ihre Nationalflagge über dem Konsulatsgebäude aufzuziehen.

Diese Konsuln oder Konsular-Agenten sollen die Interessen aller Bürger und Unterthanen ihrer respektiven Regierung, die sich an dem Platze, wo sie residiren, aufhalten oder dorthin kommen möchten, unter ihrem Schutze, ihrer Aufsicht und Kontrole haben.

Sie sollen sowohl sich selbst allen Bestimmungen dieses Vertra-

ges gemäß verhalten, als die Beobachtung derselben von Seiten der Angehörigen ihrer respektiven Staaten erzwingen.

Desgleichen sollen dieselben alle Verordnungen oder Vorschriften bekannt machen und gehörig zum Vollzuge bringen, welche zur Nachachtung ihrer respektiven Staatsangehörigen für die Art und Weise ihres Geschäftsbetriebs und für ihre gehörige Befolgung der Landesgesetze bereits erlassen sind oder noch erlassen werden mögen.

In Fällen der Abwesenheit ihres Konsuls oder Konsular-Agenten können die Angehörigen beider Theile die Vermittlung des Konsuls einer befreundeten Nation in Anspruch nehmen oder auch sich direkt an die Landesbehörden wenden, und diese Behörden sollen dann das Nöthige vorkehren, um dem Betreffenden alle Vortheile des gegenwärtigen Vertrages zu sichern.

Artikel III.

Den Hanseatischen Bürgern, welche Siam besuchen oder dort ihren Wohnsitz nehmen, soll die freie Ausübung ihrer Religion gestattet, und sie sollen befugt sein, an solchen geeigneten Orten, wo ihnen hierzu von den Siamesischen Behörden die Erlaubniß gegeben wird, Kirchen zu erbauen; auch soll eine solche Erlaubniß nicht versagt werden dürfen, ohne hinreichende Gründe dafür anzugeben.

Artikel IV.

Hanseatische Bürger, die im Königreiche Siam sich aufzuhalten wünschen, müssen sich auf dem Konsulat der freien Hansestädte einzeichnen lassen, von welcher Einzeichnung den Siamesischen Behörden Abschrift mitzutheilen ist.

So oft einer der beiderseitigen Staatsangehörigen sich in einer Sache an die Ortsbehörden des andern Theiles wenden will, hat er sein Gesuch oder seine Reklamation vorab seinem Konsul vorzulegen, und soll der Konsul, wenn er die Eingabe begründet und anständig abgefaßt befindet, dieselbe dann befördern; andernfalls aber den Inhalt entsprechend modifiziren.

Artikel V.

Hanseatische Bürger, die in Siam ihren Wohnsitz aufschlagen wollen, dürfen dieses vorerst nur in der Stadt Bangkok, oder innerhalb eines Bezirkes, welcher durch die nachfolgend näher bezeichneten Grenzen gebildet wird;

nämlich:

1) im Norden:

durch den Bangputsa-Kanal von seiner Mündung in den Chau Phaya-Fluß an bis an die alten Stadtmauern von Lobpury, und eine gerade Linie von Lobpury bis zum Landungsplatz von Tha Phrangam bei der Stadt Saraburi am Flusse Pisak;

2) im Osten:

durch eine gerade Linie vom Landungsplatze von Tha Phrangam nach dem Zusammenfluß des Klongkut-Kanals mit dem Flusse Bangpakong; durch den Fluß Bangpakong von seiner Vereinigung mit dem Klongkut-Kanal an bis zu seiner Mündung; sodann die Küste von der Mündung des Flusses Bangpakong an bis zur Insel Srimaharajah, bis auf eine solche Entfernung landeinwärts, als innerhalb vierundzwanzig Stunden von Bangkok aus erreicht werden kann;

3) im Süden:

die Insel Srimaharajah und die Sichang-Inseln auf der Ostseite des Golfs, und die Stadtmauern von Petschaburi auf der Westseite;

4) im Westen:

die Westküste des Golfs bis zur Mündung des Flusses Meklong, bis auf eine solche Entfernung landeinwärts als innerhalb vierundzwanzig Stunden von Bangkok aus erreicht werden kann. Ferner durch den Fluß Meklong von seiner Mündung bis an die Stadtmauern von Rajpuri; von hier in gerader Linie bis zur Stadt Suphanapuri, und von Suphanapuri in gerader Linie bis an die Mündung des Bangputsa-Kanals in den Fluß Chau Phaya.

Indessen können Hanseatische Angehörige auch außerhalb dieser Grenzen ihren Wohnsitz nehmen, sobald sie hierzu die besondere Erlaubniß der Siamesischen Behörden erhalten.

Allen Hanseaten steht es frei, durch das ganze Königreich Siam zu reisen und zu handeln, Waaren, nur Kontrebande ausgenommen, zu kaufen und zu verkaufen von wem und an wen sie wollen, und dieses ihr Recht soll auf keine Weise durch Pachtmonopole und sonstige Privilegien des ausschließlichen Ankaufs oder Verkaufs verkürzt werden.

Artikel VI.

Die Siamesische Regierung wird den Hanseaten keinerlei Hindernisse in den Weg legen, Siamesische Unterthanen, in welcher Eigenschaft es sei, in Dienst zu nehmen.

Wenn jedoch ein Siamesischer Unterthan irgend einem besonderen Herrn gehört, oder Dienste schuldet, und sich bei einem Hanseaten ohne die Zustimmung seines Herrn verdingt, so soll er von diesem reklamirt werden dürfen, und die Siamesische Regierung wird die Befolgung keines Dienstvertrags zwischen einem Hanseaten und dem in seine Dienste getretenen Siamesen erzwingen, der nicht mit Vorwissen und Zustimmung des Herrn abgeschlossen ist.

Wenn Siamesen, die im Dienste eines Hanseaten stehen, die Gesetze von Siam übertreten, oder wenn Siamesische Verbrecher oder Flüchtlinge bei einem Hanseaten in Siam ihre Zuflucht suchen, so sollen sie aufgesucht und auf erfolgten Nachweis ihrer Schuld oder ihres Fluchtversuches Seitens des Konsuls an die Siamesischen Behörden ausgeliefert werden.

Artikel VII.

Hanseatische Angehörige sollen nicht wider ihren Willen im Königreiche Siam zurückgehalten werden dürfen, es sei denn, die Siamesischen Behörden könnten dem Konsul der Hansestädte darthun, daß rechtmäßige Gründe für solches Verfahren vorliegen.

Innerhalb der durch Art. V. dieses Vertrages festgestellten Grenzen steht es den Hanseaten frei, ohne Hinderung oder Aufenthalt irgend welcher Art, zu reisen, vorausgesetzt, daß sie im Besitze eines vom Konsul oder Konsular-Agenten der Hansestädte unterzeichneten Passes sind, der in Siamesischer Sprache Namen, Gewerbe und Personalbeschreibung des Reisenden enthält und von der zuständigen Siamesischen Behörde gegengezeichnet ist.

Sollten Hanseaten über die besagte Grenze hinauszugehen und im Innern des Königreichs Siam zu reisen wünschen, so müssen sie sich einen auf Ansuchen des Konsuls oder Konsular-Agenten ihnen zu ertheilenden Paß der Siamesischen Behörden verschaffen, und solcher

Paß darf niemals verweigert werden, es sei denn mit Zustimmung des Konsuls oder Konsular-Agenten der Hansestädte.

Artikel VIII.

Hanseatische Angehörige dürfen innerhalb der im Art. V. bezeichneten Grenzen Ländereien oder Pflanzungen kaufen, und Ländereien oder Pflanzungen verpachten oder pachten, auch Häuser miethen, kaufen oder bauen, mit dieser Ausnahme und Beschränkung allein, daß die Befugniß in der Stadt Bangkok oder innerhalb eines Umkreises von vier Englischen Meilen von den Mauern der Stadt Grundbesitz zu erwerben, nur Denjenigen zustehen soll, die bereits zehn Jahre in Siam sich aufgehalten haben, oder die eine besondere Erlaubniß von der Siamesischen Regierung erhalten.

Um in den Besitz solchen Grundeigenthums zu gelangen, müssen die Staatsangehörigen der freien Hansestädte zuvörderst durch den Konsul ein Ansuchen an die Siamesische Regierung richten und diese wird einen Beamten bezeichnen, der gemeinschaftlich mit dem Konsul (nachdem sie sich von der redlichen Absicht des Bittstellers überzeugt haben) die Höhe der Kaufsumme der Billigkeit gemäß bestimmen und festsetzen, und die Grenzen der Liegenschaft ziehen und fixiren soll. Die Siamesische Regierung wird dann das Eigenthum auf den hanseatischen Käufer verlassen, und solches Eigenthum wird demnächst unter dem Schutze des Distrikts-Gouverneurs und der betreffenden Lokalbehörden stehen. Der Käufer aber hat sich in gewöhnlichen Angelegenheiten allen ihm durch diese zugehenden ordentlichen Anweisungen zu fügen und ist den nämlichen Steuern, wie die Siamesischen Unterthanen, unterworfen.

Wenn jedoch aus Nachlässigkeit, Kapitalmangel oder andern Ursachen ein Hanseat mit der Kultivirung oder Verbesserung der so erworbenen Ländereien innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren, von dem Tage der Besitzergreifung an gerechnet, nicht begonnen haben sollte, so soll die Siamesische Regierung befugt sein, gegen Rückerstattung des Kaufschillings an den Käufer, das Eigenthum wieder an sich zu nehmen.

Hanseatische Angehörige sollen ferner überall in Siam nach Minen schürfen und solche zu eröffnen die Befugniß haben, und sobald die gehörigen Nachweise geliefert worden, soll der Konsul in Verbindung mit den Siamesischen Behörden die geeigneten Bedingungen und Bestimmungen festsetzen, damit die Minen bearbeitet werden können. Ebenso sollen, nachdem in gleicher billiger Weise die desfallsigen Bedingungen und Bestimmungen zwischen dem Konsul und den Siamesischen Behörden verabredet worden, Hanseatische Angehörige auch jede Art von Fabrikgeschäft anlegen und betreiben dürfen, welches den Gesetzen nicht zuwiderläuft.

Artikel IX.

Wenn ein im Königreiche Siam dauernd oder vorübergehend sich aufhaltender Hanseat gegen einen Siamesen Grund zu klagen oder irgend einen Anspruch zu erheben hat, so soll er seine Beschwerde zunächst dem Konsul der freien Hansestädte vorlegen, und dieser, nach geschehener Prüfung der Sache, dieselbe gütlich zu vergleichen suchen. Ebenso soll der Konsul, wenn ein Siamese eine Klage gegen einen Hanseaten hat, dieselbe anhören und ein gütliches Abkommen zu treffen bemüht sein; wofern aber in solchen Fällen dieses unmöglich wäre, soll der Konsul sich an einen kompetenten Siamesischen Beamten wenden, und Beide sollen dann nach gemeinschaftlicher Prüfung der Sache darin nach Billigkeit entscheiden.

Artikel X.

Sollten Hanseatische Angehörige sich in dem Königreich Siam ein schweres Verbrechen zu Schulden kommen lassen, so sollen sie von den Lokalbehörden verhaftet und von ihrem Konsul nach den Gesetzen ihres Landes bestraft oder von demselben nach ihren respektiven Staaten zur Bestrafung, wenn sie schuldig befunden worden, geschickt werden.

Sollten Hanseatische Angehörige ein geringeres Verbrechen oder Vergehen in Siam begehen, so sollen sie in gleicher Weise von den Siamesischen Behörden verhaftet und wenn schuldig befunden, von den Konsuln entweder verbannt oder in Geldstrafe genommen werden.

Sollte ein Siamesischer Unterthan sich eines Verbrechens oder Vergehens gegen einen Hanseatischen Angehörigen schuldig machen, so soll derselbe von den Lokalbehörden verhaftet und der Strenge der Gesetze des Königreichs übergeben werden.

Artikel XI.

Würde gegen Hanseatische Schiffe an der Küste oder in der Nähe des Königreichs Siam ein Akt der Seeräuberei begangen, so sollen auf die Nachricht davon die Behörden des nächst gelegenen Platzes alles zur Gefangennahme der Seeräuber und Wiedererlangung des geraubten Gutes Erforderliche aufbieten, und soll sodann das letztere an den Konsul zum Behufe der Rückerstattung an die Eigenthümer abgeliefert werden. Dasselbe Verfahren soll von den Siamesischen Behörden in allen Fällen von Plünderung und Räuberei, die auf dem Lande gegen das Eigenthum Hanseatischer Bürger begangen würde, eingehalten werden.

Die Siamesische Regierung soll nicht verantwortlich gehalten werden für gestohlenes Eigenthum Hanseatischer Angehörigen, sobald bewiesen ist, daß sie alle in ihrer Macht stehenden Mittel angewandt hat, es wieder zu erlangen. Eben diese Bedingung soll gleichmäßig auch bei Siamesischen Unterthanen und deren Eigenthum, die sich unter dem Schutze der Regierungen der freien Hansestädte befinden, zur Anwendung kommen.

Artikel XII.

Die Siamesischen Behörden sollen dem Konsul der freien Hansestädte auf desfallsiges schriftliches Ansuchen alle Hülfe und Unterstützung gewähren zur Auffindung und Verhaftung Hanseatischer Matrosen oder Staatsangehöriger, oder sonstiger Personen, die unter dem Schutz einer Hanseatischen Flagge stehen. Deßgleichen soll der Konsul der freien Hansestädte auf Requisition von den Siamesischen Behörden jeden erforderlichen Beistand und genügende Mannschaft erhalten, um seiner Autorität über die Hanseatischen Staatsgenossen gebührende Geltung zu verschaffen und Disziplin unter der Hanseatischen Marine in Siam zu erzwingen.

In gleicher Weise haben, sofern ein der Desertion oder eines andern Verbrechens schuldiger Siamese sich in das Haus eines Hanseaten oder an Bord eines Hanseatischen Schiffes geflüchtet haben sollte, die Lokalbehörden sich an den Konsul der freien Hansestädte zu wenden, und dieser wird, auf erfolgten Nachweis der Strafbarkeit des

Angeklagten, sofort dessen Verhaftung genehmigen. Jede Hehlerei oder Konnivenz soll beiderseits auf das sorgfältigste vermieden werden.

Artikel XIII.

Sollten Hanseaten, welche in Siam ein Geschäft betreiben, insolvent werden, so hat der Konsul der freien Hansestädte ihr sämmtliches Vermögen in Besitz zu nehmen, um dasselbe pro rata unter die Gläubiger vertheilen zu können, und soll kein Mittel unversucht lassen, auch solches Vermögen zum Besten der Gläubiger einzuziehen, welches der Fallit in andern Ländern besitzen möchte. Von Seiten der Siamesischen Behörden soll dem Konsul zu dem Ende alle Unterstützung zu Theil werden.

In gleicher Weise sollen die Siamesischen Behörden das Vermögen derjenigen Siamesischen Unterthanen adjudiziren und vertheilen, welche ihren Geschäfts-Verbindlichkeiten gegen Hanseatische Angehörige nicht sollten nachkommen können.

Artikel XIV.

Würde ein Siamesischer Unterthan einem Hanseaten die Zahlung einer Schuld weigern oder ihr auszuweichen suchen, so sollen die Siamesischen Behörden dem Gläubiger jede Hülfe und Erleichterung gewähren, damit er zu dem Seinigen komme. In gleicher Weise soll der Konsul der freien Hansestädte Siamesischen Unterthanen allen Beistand leisten, um in den Besitz ihrer etwaigen Forderungen gegen Hanseaten zu gelangen.

Artikel XV.

Das Vermögen und Eigenthum jedes im Königreich Siam verstorbenen Hanseaten, und ebenso dasjenige eines Siamesischen Unterthanen, der in einer der Hansestädte versterben sollte, soll dem Vollstrecker seines letzten Willens ausgeliefert, und soll auch in Intestatfällen ganz so behandelt werden, wie der Nachlaß von Unterthanen der meistbegünstigten Nation.

Artikel XVI.

Hanseatische Kriegsschiffe dürfen in den Fluß einlaufen und bei Paknam Anker werfen; wollen sie aber nach Bangkok aufgehen, so müssen sie vorab die Siamesischen Behörden benachrichtigen und sich mit denselben über den Ankerplatz verständigen.

Artikel XVII.

Würde ein Hanseatisches Schiff einen Siamesischen Hafen in Noth anlaufen, so sollen die Ortsbehörden ihm jede Erleichterung gewähren zur Vornahme der nöthigen Reparaturen und Einnahme von frischem Proviant, damit es im Stande ist, seine Reise fortzusetzen.

Sollte ein Hanseatisches Schiff an der Küste des Königreichs Siam scheitern, so sollen die Behörden des nächst gelegenen Platzes auf die Nachricht davon sofort der Mannschaft allen möglichen Beistand leisten, ihrem Mangel abhelfen und alle Maßregeln ergreifen, die zum Schutze des Schiffs und der Ladung nothwendig sind, und sollen sodann den Konsul der freien Hansestädte von dem, was ihrerseits geschehen, benachrichtigen, damit dieser, in Gemeinschaft mit der kompetenten Siamesischen Behörde, die nöthigen Schritte thun könne, um die Mannschaft nach Hause zu senden, Wrack und Ladung zu erhalten und darüber zu verfügen, auch alle darauf haftenden rechtlichen Ansprüche zu befriedigen.

Artikel XVIII.

Gegen Zahlung der weiter unten bemerkten Ein- und Ausfuhrzölle sollen Hanseatische Schiffe und deren Ladungen in den Siamesischen Häfen sowohl eingehend wie ausgehend frei sein von allen Tonnen-, Lootsen- und Ankergeldern oder sonstigen Abgaben irgend welcher Art; Hanseatische Schiffe sollen alle Privilegien und Freiheiten genießen, welche jetzt oder künftig, sei es den Dunken und den eigenen Fahrzeugen von Siam, sei es den Schiffen der meist begünstigten Nation eingeräumt sind oder werden möchten.

Artikel XIX.

Der Zoll auf Waaren, welche in Hanseatischen Schiffen in das Königreich Siam eingeführt werden, soll drei Prozent vom Werthe nicht übersteigen. Derselbe soll nach Wahl des Importeurs entweder in natura oder in Geld bezahlt werden können. Wenn die Importeure sich mit den Siamesischen Zollbeamten über den Werth einer bestimmten eingeführten Waare nicht einigen können, so soll eine Berufung an den Konsul der freien Hansestädte und einen zuständigen Siamesischen Beamten stattfinden, welche, nachdem sie auf Erfordern ein Jeder einen oder zwei Kaufleute als beiräthige Sachverständige hinzugezogen haben, dann die Sache der Gerechtigkeit gemäß entscheiden sollen.

Nach Entrichtung des genannten Einfuhrzolls von drei Prozent kann die Waare, frei von jeder weiteren Abgabe und Belastung, en gros oder en détail verkauft werden.

Sollten Waaren gelandet, aber nicht verkauft und dann wieder zum Export verschifft werden, so ist der gesammte darauf bezahlte Zoll zurück zu zahlen. Ueberhaupt soll kein Zoll von nicht verkauften Ladungen erhoben werden. Auf die einmal eingeführten Waaren aber sollen keine weiteren Zölle, Steuern oder Auflagen gelegt oder von ihnen erhoben werden, sobald dieselben in die Hände Siamesischer Käufer übergegangen sind.

Artikel XX.

Der von Siamesischen Erzeugnissen vor oder bei der Verschiffung zu erhebende Zoll soll nach dem, dem gegenwärtigen Vertrage angehängten Tarife bemessen werden. Jeder nach diesem Tarife einem Ausfuhrzoll unterliegende Artikel soll im ganzen Königreiche Siam von allen Durchgangs- oder sonstigen Abgaben frei sein, und ebenso sollen alle diejenigen Siamesischen Erzeugnisse, welche bereits einer Durchgangs- oder sonstigen Besteuerung unterlegen haben, vor oder bei der Verschiffung überall nicht weiter, weder nach Maßgabe des unten angehängten Tarifs, noch in irgend sonstiger Weise besteuert werden dürfen.

Die Siamesische Regierung behält sich ausdrücklich das Recht vor, Artikel, welche in Siam produzirt werden oder künftig daselbst produzirt werden möchten und welche weder in dem angehängten Tarif sich aufgeführt finden, noch auch zur Zeit irgendwelchen, direkten oder indirekten, Staatsabgaben unterliegen, jederzeit demnächst mit einer einfachen Steuer oder Zollabgabe belegen zu können; dieselbe verspricht jedoch, daß solche Steuer oder Zollabgabe, wenn überhaupt erhoben, gerecht und der Billigkeit gemäß sein soll.

Artikel XXI.

Gegen Zahlung der oben genannten Zölle, welche künftig nicht erhöht werden dürfen, soll es den Hanseaten freistehen, von Hanseatischen und fremden Häfen in das Königreich Siam einzuführen und ebenso, wohin sie wollen, auszuführen alle und jede Waare, welche nicht am Tage der Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrags der Gegenstand eines förmlichen Verbots oder eines besonderen Monopols ist. Die Siamesische Regierung behält sich indessen das Recht vor, die Ausfuhr von Salz, Reis oder Fisch zu verbieten, wenn ihrer Meinung nach Grund vorliegt, einen Mangel im Lande zu befürchten. Doch soll ein solches Verbot, welches einen Monat, bevor es in Kraft tritt, zu publiziren ist, auf die Erfüllung von Kontrakten, welche in gutem Glauben vor der Publikation desselben abgeschlossen sind, keinen Einfluß äußern.

Kaufleute, die Staatsangehörige der freien Hansestädte sind, sollen indeß die Siamesischen Behörden von jedem Kauf in Kenntniß setzen, den sie vor dem Verbote abgeschlossen haben möchten.

Baares Geld, Proviant und persönliche Effekten dürfen zollfrei ein- oder ausgeführt werden.

Sollte die Siamesische Regierung demnächst den Zoll auf irgendwelche, in Siamesischen oder anderen Schiffen ein- oder ausgeführte Waaren herabsetzen, so sollen die Vortheile solcher Herabsetzung sofort auch den entsprechenden gleichen Erzeugnissen zu Gute kommen, welche in Hanseatischen Schiffen ein- oder ausgeführt werden.

Artikel XXII.

Der Konsul der freien Hansestädte hat darauf zu sehen, daß die Hanseatischen Kaufleute und Schiffer sich den Vorschriften gemäß verhalten, welche dem gegenwärtigen Vertrage angehängt sind, und die Siamesischen Behörden sollen ihn zu diesem Ende unterstützen. Alle durch Uebertretungen des gegenwärtigen Vertrags verwirkten Geldstrafen sollen der Siamesischen Regierung verfallen.

Artikel XXIII.

Den Regierungen, Bürgern und Staatsangehörigen der freien Hansestädte wird die freie und gleiche Theilnahme an allen Privilegien zugestanden, welche Seitens der Siamesischen Regierung der Regierung, den Bürgern oder Unterthanen irgend einer anderen Nation bisher bewilligt worden sind oder noch bewilligt werden mögen.

Artikel XXIV.

Nach Ablauf von zwölf Jahren, vom Tage der Ratifikation dieses Vertrages an gerechnet, soll auf den Wunsch Eines der Hohen kontrahirenden Theile, und zwar zwölf Monate nach erfolgter Kundgebung dieses Wunsches, der gegenwärtige Vertrag nebst den unten angehängten Vorschriften und dem Tarife, sowie die später etwa noch erlassenen Vorschriften, einer Revision durch von beiden Seiten hierzu ernennende Kommissare unterworfen werden, und sollen diese befugt sein, diejenigen Abänderungen, Zusätze und Verbesserungen daran vorzunehmen, welche die Erfahrung als wünschenswerth dargethan haben wird.

Artikel XXV.

Dieser in Englischer Sprache, als der Sprache des Verkehrs zwischen den beiden Hohen kontrahirenden Theilen, abgeschlossene und von einer Siamesischen Uebersetzung begleitete Vertrag soll sofort in Kraft treten und die Ratifikationen desselben sollen binnen achtzehn Monaten, vom heutigen Tage an gerechnet, zu Bangkok ausgetauscht werden.

Dessen zur Urkunde haben die Eingangs genannten Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag in vierfacher Ausfertigung unterzeichnet und untersiegelt zu Bangkok am 25. Oktober im Jahre 1858 der christlichen Zeitrechnung, das ist am 18. Tage des eilften Mondes des Jahres 1220 Siamesischer Zeitrechnung.

(gez.:) Theodor Thies.

(L. S.)

(Unterschriften und Siegel der fünf Siamesischen Bevollmächtigten.)

Allgemeine Vorschriften für den Hanseatischen Handel in Siam.

§. I.

Der Kapitain eines jeden nach Bangkok zu Handelszwecken kommenden Hanseatischen Schiffs muß, je nachdem ihm das Eine oder Andere passender erscheint, entweder vor oder nach dem Einlaufen in den Fluß, die Ankunft seines Schiffs bei dem Zollhause zu Paknam melden und zugleich die Zahl seiner Mannschaft, der mitgeführten Kanonen und Feuergewehre, sowie den Hafen, woher er kommt, angeben.

Sobald sein Schiff zu Paknam Anker geworfen, hat er alle seine Kanonen, Feuergewehre und Munition den Zollhausbeamten in Verwahrung zu geben und ein Zollhausbeamter wird dann dem Schiffe beigegeben und mit demselben nach Bangkok gehen.

§. II.

Jedes Schiff, welches an Paknam vorbeigefahren ist, ohne daselbst seine Kanonen, Feuergewehre und Munition auszuladen, wie dies vorstehend verordnet ist, wird nach Paknam zurückgeschickt, um jener Vorschrift nachzukommen, und hat außerdem für den bewiesenen Ungehorsam eine Geldstrafe bis zu achthundert Ticals verwirkt. Nach Ablieferung seiner Kanonen, Feuergewehre und Munition wird demselben die Rückkehr nach Bangkok zum Betrieb des Handels gestattet werden.

§. III.

Sobald ein Hanseatisches Schiff zu Bangkok Anker geworfen, hat der Kapitain desselben, wofern nicht ein Festtag dazwischen fällt, sich innerhalb vier und zwanzig Stunden nach Ankunft auf das Hanseatische Konsulat zu begeben und daselbst die Schiffspapiere, Konnoissemente u. s. w. zugleich mit einem richtigen Manifeste über die angebrachte Ladung abzugeben, und, nachdem der Konsul diese Einzelnheiten dem Zollhause mitgetheilt hat, wird von diesem sofort die Erlaubniß zum Löschen ertheilt werden.

Unterläßt der Kapitain solchergestalt seine Ankunft zu melden oder zeigt derselbe ein falsches Manifest vor, so unterliegt er in beiden Fällen einer Strafe bis zu vierhundert Ticals; es soll ihm jedoch gestattet sein, etwaige Irrthümer in seinem Manifeste innerhalb vier und zwanzig Stunden nach Ablieferung desselben an den Konsul noch nachträglich zu berichtigen, ohne Strafe dafür gewärtigen zu müssen.

§. IV.

Ein Hanseatisches Schiff, welches zu löschen und auszuladen anfängt, ehe es dazu die Erlaubniß erhalten hat, oder welches schmuggelt, sei es im Flusse oder außerhalb der Barre, hat eine Geldstrafe

bis zu achthundert Ticals und Konfiskation des dergestalt geschmuggelten oder ausgeladenen Guts zu gewärtigen.

§. V.

Sobald ein Hanseatisches Schiff seine Ladung gelöscht und seine neue Fracht wieder eingenommen, alle seine Abgaben bezahlt und ein richtiges Manifest seiner Ausfuhrladung dem Hanseatischen Konsul übergeben hat, soll dem Schiffer auf Ansuchen des Konsuls ein Siamesischer Klarirungsschein ertheilt werden, und der Konsul dann, wenn nicht sonstige gesetzliche Hindernisse der Abreise des Schiffs entgegenstehen, dem Kapitain die Schiffspapiere wieder zustellen und dem Schiffe die Abfahrt gestatten. Ein Zollhausbeamter wird das Schiff nach Paknam begleiten; dort wird es von den Zollhausbeamten dieser Station inspizirt und demnächst von denselben die bei der Ankunft zur Verwahrung abgelieferten Kanonen, Feuergewehre und Munition zurückerhalten.

§. VI.

Alle Zollhausbeamten sollen ein Abzeichen tragen, woran sie erkannt werden können, wenn sie in Ausübung ihres Amts begriffen sind, und es sollen immer nur zwei Zollhausbeamte auf Einmal an Bord eines Hanseatischen Schiffes kommen dürfen, es sei denn, daß eine größere Zahl erforderlich wäre, um Schmuggel-Gut in Beschlag zu nehmen.

(gez.:) Theodor Thies.

(L. S.)

(Unterschriften und Siegel der fünf Siamesischen Bevollmächtigten.)

Tarif der Ausfuhr- und Binnenzölle, welche von Handels-Artikeln zu erheben sind.

Abschnitt I.

Die nachverzeichneten Artikel sollen gänzlich frei sein von Binnenzöllen oder andern auf die Produktion oder den Transit gelegten Abgaben und sollen nur den folgenden Ausfuhrzoll bezahlen:

	Ticals	Salungs	Fuangs	Huns	per Picul
Elfenbein	10	0	0	0	»
Gummigut ...	6	0	0	0	»
Rhinoceros-Hörner ...	50	0	0	0	»
Cardamom, beste Sorte	14	0	0	0	»
Cardamom, unächt	6	0	0	0	»
Getrocknete Muscheln	1	0	0	0	»
Pelikansposen ..	2	2	0	0	»
Getrocknete Betelnüsse	1	0	0	0	»
Krachi-Holz ...	0	2	0	0	»
Haifisch-Finnen, weiße	6	0	0	0	»
Haifisch-Finnen, schwarze ...	3	0	0	0	»
Lukkraben-Saamen	0	2	0	0	»
Pfauenschwänze	10	0	0	0	per 100
Büffel- und Kuhknochen .	0	0	0	3	per Picul
Rhinoceros-Häute	0	2	0	0	»
Abschnitzel von Häuten ...	0	1	0	0	»
Schildkrötenschalen	1	0	0	0	»
weiche	1	0	0	0	»
Bêche de Mer	3	0	0	0	»
Fischmägen ...	3	0	0	0	»
Ungereinigte Vogelnester .	Zwanzig pCt.				
Kingfisher's-Federn	6	0	0	0	per 100
Cutch	0	2	0	0	per Picul
Beyché-Saamen	0	2	0	0	»
Pungtarai-Saamen	0	2	0	0	»
Benzoe-Gummi	4	0	0	0	»
Angrai-Rinde .	0	2	0	0	»
Agilla-Holz ..	2	0	0	0	»
Rochen-Häute	3	0	0	0	»
Hirschgeweihe, von ausgewachsenen Thieren ...	0	1	0	0	»
Weiche oder junge, desgl.	Zehn pCt.				
Hirschhäute, feine	8	0	0	0	per 100
ordinaire ..	3	0	0	0	»
Hirsch-Sehnen ..	4	0	0	0	per Picul
Büffel- und Kuhhäute ..	1	0	0	0	»
Elephantenknochen ...	1	0	0	0	»
Tigerknochen ..	5	0	0	0	»
Büffelhörner ..	0	1	0	0	»
Elephantenhäute	0	1	0	0	»
Tigerfelle	0	1	0	0	per Fell
Armadillhäute	4	0	0	0	per Picul
Stocklack	1	1	0	0	»
Hanf	1	2	0	0	»
Getrocknete Fische (Plaheng)	1	2	0	0	»
Getrocknete Fische (Plasalit)	1	0	0	0	»
Sapanholz ...	0	2	1	0	»

	Ticals	Salungs	Fuangs	Huns	per Picul
Salzfleisch ...	2	0	0	0	»
Mangelbaum-Rinde	0	1	0	0	»
Rosenholz	0	2	0	0	»
Ebenholz	1	1	0	0	»
Reis	4	0	0	0	per Koyan
Reis in Hülsen	2	0	0	0	»

Abschnitt II.

Die folgenden Artikel, welche den nachverzeichneten — übrigens nicht zu erhöhenden — Binnen- oder Transitzöllen unterliegen, sollen von Ausfuhrzöllen frei bleiben:

	Tical	Salungs	Funangs	Huns	per Picul
Weißer Zucker	0	2	0	0	»
Rother »	0	1	0	0	»
Baumwolle, reine und ungereinigte ..	Zehn pCt.				
Pfeffer	1	0	0	0	»
Salzfisch (Platu) ...	1	0	0	0	10,000
Bohnen und Erbsen	Ein Zwölftel				

	Ticals	Salungs	Fuangs	Huns	per Picul
Getrocknete Krabben ...	Ein Zwölftel				
Teel - Saamen	»				
Seide, rohe ..	»				
Bienenwachs .	Ein Fünfzehntel				
Talg	1	0	0	0	per Picul
Salz	6	0	0	0	per Koyan
Tabak	1	2	0	0	per 1000 Bündel

Abschnitt III.

Alle in diesem Tarif nicht aufgeführten Waaren oder Produkte sollen frei von Ausfuhrzoll sein und nur einem Binnen- oder Transitzoll unterliegen, welcher die jetzt zu zahlende Rate nicht übersteigen darf.

Abschnitt IV.

Kriegsmunition darf nur an die Siamesischen Behörden oder mit deren Erlaubniß verkauft werden und ist außerdem verboten.

(gez.:) Theodor Thies.
(L. S.)

(Unterschriften und Siegel der fünf Siamesischen Bevollmächtigten.)

Die Auswechselung der Ratifikationen hat am 28. August v. J. stattgefunden.

Statistik.

Hamburgs Seeschifffahrt von 1854 bis 1861.

Das handelsstatistische Büreau zu Hamburg veröffentlicht in der „Börsen-Halle" eine Ueberſicht der Seeschifffahrt Hamburgs im Jahre 1861, verglichen mit den vorhergegangenen sieben Jahren 1854 bis 1860. Danach hat der Seeschifffahrtsverkehr im dortigen Hafen sich, wie folgt, gestaltet:

	1854		1855		1856		1857		1858		1859		1860		1861	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
Am 1. Januar lagen im Hafen	136	6532	153	10962	184	9980	210	13580	244	19799	231	18507	191	14620	175	11646
Angekommen sind während des Jahres mit Ladung	4142	269535	3970	284584	4458	361781	4306	378819	3878	342064	3980	347909	4140	377892	4425	397338
leer und in Ballast .	754	31833	623	24418	743	29127	761	38014	486	26156	574	29114	889	42621	794	43737
Zusammen	4896	301368	4593	309002	5201	390908	5067	416833	4364	368220	4554	377023	5029	420513	5219	441075
Abgegangen sind dagegen: mit Ladung	3039	214086	2580	189058	2989	245867	3112	275601	2234	215563	2566	232515	3172	271199	3069	437167
leer und in Ballast .	1840	82852	1982	120926	2186	141441	1921	135013	2143	153949	2028	148395	1873	152288	2115	
Zusammen	4879	296938	4562	309984	5175	387308	5033	410614	4377	369512	4594	380910	5045	423487	5184	437167
Am 31. Dezember blieben im Hafen	153	10962	184	9980	210	13580	244	19799	231	18507	191	14620	175	11646	210	15554

Die obige Zusammenstellung umfaßt die sämmtlichen Seeschiffe (Segel- und Dampfschiffe). Was insbesondere den Dampfschiffsverkehr Hamburgs betrifft, so war im Jahre:

	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861
die Gesammtzahl der Dampfschiffs-Ankünfte	819	815	1119	1235	1014	1083	1215	1207
die Zahl der einzelnen Dampfschiffe	92	76	113	136	107	119	123	121

Einnahmen der Eisenbahnen verschie

Name des Staates.	1860 Betriebslänge im Ganzen Meilen.	1860 Betriebslänge durchschnittlich Meilen.	1860 I. Semester. Rthlr.	1860 II. Semester. Rthlr:	1859 Betriebslänge im Ganzen Meilen.	1859 Betriebslänge durchschnittlich Meilen.	1859 I. Semester. Rthlr.	1859 II. Semester. Rthlr.
Preußen	738	724	17,523,282	21,062,941	697	675	15,703,777	18,855,345
Oesterreich	433	433	16,045,394	20,642,972	433	433	18,052,154	19,949,591
Belgien	186	186	4,880,971	6,384,702	186	186	4,549,974	6,066,299
Spanien	239	180	.	.	141	137	.	.
Großbritannien	2022	2022	86,686,078	94,374,710	1964	1964	78,244,722	80,492,035
Italien	113	113	3,034,405	3,515,812	107	107	2,436,553	3,228,600
Rußland [1])	44	44	657,796	797,614	44	44	555,465	696,558
Schweiz	115	112	1,818,681	2,519,649	107	97	1,459,824	2,043,005
Frankreich: altes Netz	913	912	43,699,606	52,050,771	912	904	42,988,908	49,131,609
Frankreich: neues Netz	324	306	6,386,776	7,804,598	293	271	5,697,856	6,848,971
Frankreich: Zusammen	1237	1218	50,086,382	59,855,369	1205	1175	48,686,764	55,980,580

[1]) Die hier aufgeführten Zahlen betreffen nur das Eisenbahnnetz der Französischen Gesellschaft.

Uebersichten des Handels-Amtes in Großbritannien.

(Ekonomist vom 28. Dezember 1861.)

Die Uebersichten des Handels-Amtes, welche gestern Nachmittags spät veröffentlicht wurden, enthalten den gewöhnlichen Beweis der Leiden, welche aus der Unterbrechung alles Verkehrs mit Amerika entspringen, und dies ist in denselben ein Punkt von hohem Interesse. Die Vergleichung unserer Ausfuhren nach den Vereinigten Staaten während der ersten elf Monate der letzten drei Jahre gestaltet sich folgendermaßen:

Werth der Ausfuhren nach den Vereinigten Staaten während der ersten elf Monate der Jahre

	1859. Pfd. Strl.	1860. Pfd. Strl.	1861. Pfd. Strl.
Bier und Ale	94,442	89,599	29,937
Kohlen und Kohlengrus	160,659	184,227	135,615
Baumwollenwaaren	3,444,237	3,295,513	1,207,034
Erdgeschirr und Porzellan	552,710	607,670	210,082
Posamentir- und Putzwaaren	1,344,491	1,194,367	593,568
Kurz- und Messerschmiedewaaren	1,047,032	927,514	610,826
Leinenwaaren	1,794,865	1,649,984	605,453
Metalle:			
Eisen in Gänzen und Masseln	229,863	215,269	86,278
Stab- und Stangeneisen	751,013	668,806	169,006
Eisen aller Art für Eisenbahnen	869,267	849,621	176,721
Gußeisenwaaren	19,077	21,498	10,742
geschmiedetes Eisen aller Art	427,177	452,703	156,053
Stahl, unbearbeiteter	467,414	577,437	274,765
Kupfer: Bleche und Nägel	107,959	51,825	14,145
Blei in Mulden	62,206	88,408	16,151
Zinnplatten	1,057,678	953,670	359,681
Oelsamen	126,759	74,052	1,680
Salz	81,878	107,998	74,150
Seidenwaaren, Taschentücher und Bänder	211,854	114,093	93,291
andere Seidenwaaren	145,137	99,696	23,328
Soda	534,163	484,407	178,452
Spirituosen (inländische)	64,702	64,067	16,784
Wollenwaaren, Tuch aller Art	646,690	500,784	318,229
gemischte Waaren, Flanelle, Decken rc.	1,020,719	1,862,513	914,594
Kammgarnwaaren	1,174,465	974,724	441,698
überhaupt	17,336,455	16,200,440	6,618,763

dener Staaten in 1859 und 1860.

Einnahme im Ganzen für das Jahr		Unterschied des Mehr		Pro Meile					
				Gesammt-Einnahme		Differenz pro 1860 gegen 1859			
						im Ganzen		Prozent	
1860 Rthlr.	1859 Rthlr.	1860 Rthlr.	1859 Rthlr.	1860 Rthlr.	1859 Rthlr.	mehr Rthlr.	weniger Rthlr.	mehr pCt.	weniger Rthlr.
38,686,841	34,559,122	4,027,101	.	53,277	51,218	3200	.	6,25	.
36,688,366	38,001,745	.	1,313,379	84,556	87,852	.	3296	.	3,75
11,265,673	10,616,273	649,400	.	60,565	57,074	3491	.	6,12	.
8,945,158	5,819,611	3,125,547	.	49,649	42,484	7165	.	16,86	.
181,060,788	166,736,757	14,324,031	.	89,554	84,882	4672	.	5,50	.
6,550,217	5,665,153	885,064	.	59,226	52,873	6353	.	12,02	.
1,455,410	1,252,022	203,388	.	32,918	28,318	4600	.	16,25	.
4,338,280	3,502,829	835,451	.	38,807	35,994	2813	.	7,82	.
95,750,377	92,120,517	3,629,860	.	104,989	101,914	3075	.	3,02	.
14,191,374	12,546,827	1,644,547	.	46,351	46,256	95	.	0,21	.
109,941,751	104,667,344	5,274,407	.	90,252	89,067	1185	.	1,33	.

Unter weniger ungünstigen Umständen würde unser Verkehr in diesem Jahre zugenommen haben, denn die Gesammtveränderung unseres Ausfuhrhandels ist nicht größer als die folgenden Zahlen sie nachweisen:

Deklarirter Werth der Ausfuhren in den ersten elf Monaten der Jahre

1859 ..... 119,613,185 Pfd. Strl.,
1860 ..... 123,714,276 „
1861 ..... 115,355,004 „

Die Zunahme unseres übrigen Verkehrs hat daher theilweise den Ausfall unseres Verkehrs mit Amerika ausgeglichen, und würde den Gesammtbetrag bedeutend vermehrt haben, wenn der letztere nicht eine solche Abnahme erlitten hätte.

Unsere Einfuhren während der ersten zehn Monate des Jahres sind bedeutender als in einem der beiden vorhergehenden Jahre. Sie betrugen

1859 ..... 112,298,173 Pfd. Strl.,
1860 ..... 133,238,851 „
1861 ..... 142,681,873 „

Der interessanteste Artikel ist in diesem Augenblick Baumwolle. In den ersten zehn Monaten des Jahres

1859 betrugen unsere Einfuhren dem Werthe nach 27,168,026 Pfd. Strl.,
1860 „ „ „ „ „ „ 30,962,385 „
1861 „ „ „ „ „ „ 34,718,348 „

und in den ersten zehn Monaten der Quantität nach

1859 ..... 9,056,121 Ct.,
1860 ..... 11,109,974 „
1861 ..... 10,432,099 „

wozu die folgenden Länder in dem nachstehenden Verhältniß beigetragen haben:

	1859. Ct.	1860. Ct.	1861. Ct.
Vereinigte Staaten............	7,139,875	8,919,069	7,312,940
Brasilien....................	149,537	139,134	129,512
Egypten......................	298,485	330,588	316,917
Britisch-Ostindien............	1,394,000	1,648,000	2,600,000
andere Länder	73,730	72,987	72,450
überhaupt.....	9,056,121	11,109,974	10,432,099

Die Weizeneinfuhren sind ebenfalls sehr bedeutend gewesen, wie aus der folgenden Angabe der Werthsbeträge erhellt, welche während der letzten zehn Monate der drei Jahre 1859, 60 und 61 eingeführt wurden:

	1859. Pfd. Sterl.	1860. Pfd. Sterl.	1861. Pfd. Sterl.
Rußland	1,403,493	2,491,593	2,201,577
Preußen	1,444,288	2,714,849	2,233,528
Dänemark.....................	470,120	529,973	495,856
Mecklenburg..................	254,593	408,757	363,804

	1859. Pfd. Sterl.	1860. Pfd. Sterl.	1860. Pfd. Sterl.
Hansestädte	139,682	337,651	504,791
Frankreich	2,416,282	790,920	517,694
Türkei, Wallachei, Moldau	122,281	391,495	547,115
Egypten	534,507	314,802	597,068
Vereinigte Staaten	16,556	2,564,171	5,679,721
andere Länder	526,666	612,631	2,239,747
überhaupt	7,328,468	11,156,835	15,380,901

Eine höchst merkwürdige Wirkung der Amerikanischen unglücklichen Zustände ergiebt sich aus der Uebersicht der Aus- und Einfuhren von edlen Metallen. Der Verkehr darin hat sich geradezu umgekehrt.

In den ersten zehn Monaten von 1859 wurden aus Amerika eingeführt 9,405,338 Pfd. Strl., von 1860 4,788,911 Pfd. Sterl., und wir führten fast nichts aus.

In den ersten zehn Monaten von 1861 führten wir nach Amerika aus 7,357,094 Pfd. Sterl., und wir führten nur ein 56,147 Pfd. Sterl.

Bei einem solchen Abstand ist es sehr bemerkenswerth, daß der Bestand von edlem Metall bei der Bank von England so bedeutend ist und dieses Institut sich gegenwärtig in einer so bewundernswerthen Lage befindet.

Hiernächst folgt ein Verzeichniß der hauptsächlichsten Nahrungsmittel und Getränke, welche im November 1861 eingegangen und zum inländischen Verbrauch deklarirt worden sind:

		eingeführte Mengen 1860.	eingeführte Mengen 1861.	zum inländischen Verbrauch deklarirte Mengen 1860.	zum inländischen Verbrauch deklarirte Mengen 1861.
Kakao	Pfd.	225,812	532,677	318,090	405,334
Kaffee	„	7,699,990	7,915,207	3,029,165	2,996,947
Weizen	Qrtr.	988,024	502,882	988,024	502,882
Gerste, Hafer, Bohnen, Erbsen und Mais	Qrtr.	708,034	577,190	708,034	577,190
Weizenmehl	Ct.	515,148	268,596	515,148	268,596
Spirituosen:					
Rum	Gall.	180,639	397,668	332,330	368,149
Branntwein	„	108,401	232,091	127,292	150,680
Genevre	„	11,167	12,771	10,766	8,863
Zucker, nicht raffinirter	Ctr.	418,817	609,163	687,144	757,342
Thee	Pfd.	2,214,225	9,396,463	6,394,634	6,544,779
Wein	Gall.	895,258	873,641	499,291	846,460

Schließlich fügen wir einen Nachweis der Quantitäten von Rohmaterialien bei, welche während des Monats November eingegangen sind:

		1859.	1860.	1861.
Baumwolle	Ctr.	578,711	226,263	328,576
Flachs	„	71,352	96,541	174,394
Hanf	„	73,951	63,429	66,171
Jute &c.	„	46,668	39,254	70,758
Seide, rohe	Pfd.	409,319	257,087	705,246
Talg	Ctr.	112,968	96,399	141,148
Wolle	Pfd.	8,189,625	8,293,346	8,015,623

Handel und Schifffahrt von Narva im Jahre 1861.

Nach Inhalt des Jahresberichts des Preußischen Konsulats zu Narva für 1861 hat die

Einfuhr

des dortigen Hafens bis zum Schlusse der Schifffahrt hauptsächlich in folgenden Waaren bestanden:

Salz	96,672	Tonnen,		
Heringe	12,178½	„		
Kaffee	739¾	Pud,		
Baumwolle	91,048¾	„		
Schaafwolle	256½	„		
Wein	34¼	„		
Austern	15	„		
Käse	6	„	28	Pfd.,
Thran	916¼	„	—	„
Baumöl	30	„	5	„
Fayence	35	„	—	„
Chlorkalk	1,809	„	—	„
Soda	5,122¾	„	—	„
Farbehölzer	2,089	„	15	„
Bleiweiß	29½	„	—	„
Trockene Früchte	33	„	—	„
Schinken	9	„	11	„
Eisen	932	„	—	„
Steinkohlen	197,596	„	—	„
Cement	7,950	„	12	„
Thonerde	744	„	—	„
Schleifsteine	474	„	22	„
Porter	322	Bouteillen,		
Bier	165	„		
Ziegelsteine	7,700	Stück,		

Maschinen für 1,144,373 Rubel 90 Kop.

Der Werth aller eingeführten Waaren betrug
2,057,239 Rubel 35 Kop., und der davon
entrichtete Zoll .... 274,089 „ 10 „

Die

Ausfuhr

umfaßte die nachstehend genannten Hauptartikel:

Flachs	143,390¾	Pud,
Heede	27,719½	„
Brennholz	154	Faden,
Bruffen	60,631	Stück,
Eisenbahnhölzer	28,575	„
Sparren	44,367	„
Planken und Bretter	244,854	„
Garniermatten	13,225	„
Leinsaat	1,134½	Tschetwert,
Roggen	26,764	„
Gerste	3,854	„
Hafer	2,954½	„
Weizen	7,413	„
Erbsen	11	„
Borsten	59	Pud 25 Pfd.,
Knochen	1,878	„ 2 „

Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren belief sich auf
1,226,661 Rubel 28 Kop., worauf an Zoll
18,892 „ 69 „ entrichtet wurden.

Das Resultat der Handelsbewegung des Jahres 1861 ist also folgendes:

	Waaren-Umsatz:	Zoll-Einnahme:
Einfuhr	2,057,239 Rubel 35 Kop.	274,089 Rubel 10 Kop.
Ausfuhr	1,226,661 „ 28 „	18,892 „ 69 „
Total	3,283,900 Rubel 63 Kop.	292,981 Rubel 79 Kop.

Die Zahl der angekommenen Schiffe war:

1 Amerikanisches,
17 Hannoversche,

40 Norwegische,
19 Französische,
39 Englische,
89 Holländische,
6 Oldenburgische,
2 Schwedische,
1 Bremisches,
16 Dänische,
4 Russische,
234 Schiffe, von denen 3 bei Narva strandeten.

Die Schifffahrt wurde eröffnet den 16/28. April
und geschlossen „ 6/18. November.

Der Umsatz der Fabriken des Baron A. Stieglitz & Co., der Kränholm-Manufaktur ꝛc. soll sich auf drei Millionen Rubel Silber belaufen haben.

Zur Statistik des Russischen Reichs.

Der VII. Band der dem Britischen Parlamente von der Regierung vorgelegten „statistischen Tabellen in Bezug auf fremde Länder“ enthält unter andern schätzbaren Materialien eine Reihe von Uebersichten, welche die Statistik des Russischen Reichs zum Gegenstande haben. Da bei dem Mangel an zuverlässigen Publikationen über den Umfang der Hülfsquellen Rußlands vielfach irrige Vorstellungen verbreitet sind, so wird es zu deren Berichtigung von Werth sein, wenn wir die Hauptzahlen aus jenem Tabellenwerke hier registriren.

Was zunächst Areal und Bevölkerung betrifft, so stellen sich dieselben nach der im Jahre 1856 stattgefundenen Aufnahme für die verschiedenen Theile des Reichs wie folgt:

	Flächeninhalt. Engl. □Ml.	Bevölkerung. Seelen.	Davon in den Städten.	Davon auf dem Lande.
Europäisches Rußland	1,866,939	57,602,185	5,203,187	52,398,998
Polen	48,720	4,696,918	—	—
Finland (1857)	144,333	1,693,023	—	—
Transkaukasien	71,662	3,197,997	288,102	2,618,895
Sibirien	4,452,665	4,102,815	192,710	3,160,105
Zusammen	6,584,319	71,292,938		

Die Besitzungen in Nordamerika sind hierbei nicht mitbegriffen; dieselben sollen nach einer späteren Zählung am 1. Januar 1859 eine Bevölkerung von 9982 Seelen, davon 5179 männlich und 4803 weiblich, enthalten haben.

Dieselbe Zählung ergab für Rußland, Transkaukasien und Sibirien am 1. Januar 1859 den folgenden Einwohnerstand, welcher zugleich das Verhältniß der freien zur leibeigenen Bevölkerung ersehen läßt:

	Gesammt-Bevölkerung.	Darunter Leibeigene.	Von 100 Einwohnern waren also unfrei:
Rußland	60,143,478	22,558,748	37,51
Sibirien	4,239,534	4,338	0,10
Transkaukasien	2,688,173	506,545	18,84

Diejenigen Gouvernements des Europäischen Rußlands, in welchen die Leibeigenen mehr als die Hälfte der Gesammt-Bevölkerung gebildet haben, waren folgende:

Smolensk	mit	69,07	pCt. Leibeigenen,
Tula	„	68,94	„ „
Mohailow	„	64,69	„ „
Kaluga	„	61,80	„ „
Miesk	„	60,74	„ „
Podolien	„	59,54	„ „
Nischni-Nowgorod	mit	58,97	pCt. Leibeigenen,
Wladimir	„	57,91	„ „
Kieff	„	57,66	„ „
Kostróma	„	57,41	„ „
Vitepsk	„	57,08	„ „
Jaroslaw	„	57,07	„ „
Volhynien	„	56,54	„ „
Rhasan	„	56,54	„ „
Peskow	„	53,81	„ „
Twer	„	50,63	„ „

Dagegen hatten Kurland, Livland, Esthland und die Militairgrenze des Schwarzen Meeres gar keine leibeigene Bevölkerung, und in nachstehenden Gouvernements betrug dieselbe unter 10 pCt. der Gesammtzahl:

Archangel	0,07 pCt.
Bessarabien	1,17 „
Stawropol	2,41 „
Astrachan	2,60 „
Wiatska	2,64 „
Olonez	3,99 „
Taurien (Krim)	5,97 „

Die Einwohnerzahl der wichtigsten Sädte Rußlands (ohne Polen und Finland) war im Jahre 1856 folgende:

St. Petersburg	490,808
Moskau	368,765
Odessa	101,320
Riga	70,463
Kischenew	63,469
Kiew	62,497
Saratow	61,610
Kasan	56,257
Tull	50,641
Berditschew	50,281
Wilna	45,881
Cherson	44,280
Kursk	40,771
Cronstadt	39,905
Tiflis	38,375
Woronetsch	37,664
Nischni-Nowgorod	35,803
Orel	35,281
Astrachan	34,582
Cherson	33,813
Ismail	31,779
Kaluga	31,027
Charkow	30,600
Gitomir	29,350
Jaroslaw	26,915
Simbirsk	26,521
Simferopol	26,481
Minsk	25,525

Für dieselbe Zeit ist der Schulbesuch wie folgt ermittelt:

	Oeffentliche Schulen.	Zahl der Schüler.
Rußland	7841	432,889
Transkaukasien	74	5,505
Sibirien	312	11,608
Zusammen	8227	450,002

Den Anwachs der Bevölkerung des Königreichs Polen seit dem Jahre 1840 zeigen die nachstehenden Zahlen:

	Zahl der		
	Bevölkerung.	Geburten.	Sterbefälle.
1840	4,488,009	216,124	130,467
1845	4,798,658	192,163	150,514
1850	4,810,735	202,331	150,714
1855	4,673,869	171,446	276,714
1856	4,696,918	195,602	194,771
1857	4,733,760	200,841	165,137

Nicht ohne Interesse möchte auch die folgende Uebersicht des im Jahre 1856 im Russischen Reiche vorhandenen Viehstandes sein:

Gattung des Viehs.	Europäische Gouvernements. Stück.	Kaukasische Gouvernements. Stück.	Sibirische Gouvernements. Stück.	Zusammen. Stück.
Pferde	15,065,750	469,522	3,036,011	18,571,283
Rindvieh	21,732,787	2,024,022	2,463,013	26,219,822
Hirsche	139,760	—	292,582	432,342
Kameele	31,208	24,885	3,929	59,837
Esel, Maulesel rc.	2,026	24,322	—	26,348
Schaafe	41,484,938	4,425,443	6,250,651	52,161,032
Schweine	8,808,435	428,375	516,990	9,753,800
Ziegen	1,364,962	108,662	220,505	1,694,129
Im Ganzen	88,629,681	7,505,231	12,783,681	108,918,593

Die Russische Staatsschuld betrug in den nachbezeichneten Jahren, und zwar:

Es sind

	die fundirte Schuld. Silb. Rub.	die unfundirte Schuld. Silb. Rub.	Zusammen. Silb. Rub.
1853	426,197,531	362,375,581	788,573,112
1854	476,615,039	356,589,021	833,204,060
1855	417,746,245	333,695,008	751,441,253
1856	533,273,782	509,181,397	1,042,455,179
1857	521,987,810	782,279,844	1,304,267,654
1858	518,334,007	1,145,297,006	1,663,631,013
Davon getilgt			146,000,000
Bleiben			1,517,631,013
1859	515,988,012	1,057,448,790	1,573,436,802
Davon getilgt			115,000,000
Bleiben			1,458,436,802

Während derselben Jahre haben sich die Zoll-Einnahmen auf folgende Beträge belaufen:

1853	26,951,561	Silb. Rub.
1854	19,589,288	"
1855	16,672,755	"
1856	27,419,990	"
1857	33,522,491	"
1858	33,659,312	"
1859	34,238,187	"

Schifffahrt.

Wie sich die Schifffahrt auf den verschiedenen Meeren, von denen das Russische Reich begrenzt wird, in den drei Jahren 1853, 1856 und 1859 gestaltet hat, ist aus folgender Aufstellung zu ersehen:

A. eingelaufen in die Häfen:

	1853.		1856.		1859.	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
an der Ostsee	4,556	691,952	5,881	876,066	4,988	914,782
an dem Weißen Meere	811	124,972	843	143,064	806	128,502
am Schwarzen und Asowschen Meere ..	5,384	1,158,966	3,683	804,106	4,426	1,040,762
am Kaspischen Meere	169	11,474	569	51,572	493	38,666
Im Ganzen	10,920	1,987,364	10,976	1,874,808	10,713	2,122,712
Davon:						
mit Ladung	3,133	467,166	5,178	842,440	5,952	1,100,600
in Ballast	7,787	1,520,198	5,798	1,032,368	4,761	1,022,112

B. ausgelaufen aus den Häfen:

	1853.		1856.		1859.	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
an der Ostsee	4,638	701,470	5,550	817,392	4,942	852,322
am Weißen Meere	837	127,270	880	148,520	835	130,616
am Schwarzen und Asowschen Meere ..	4,748	1,091,276	3,498	841,362	4,388	1,064,966
am Kaspischen Meere	292	29,324	542	50,094	519	39,128
Im Ganzen	10,515	1,949,340	10,470	1,857,368	10,684	2,087,032
Davon:						
mit Ladung	10,326	1,929,676	9,448	1,690,942	9,317	1,858,122
mit Ballast.....	189	19,664	1,022	166,426	1,367	228,910

(Fortsetzung folgt.)

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag. Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ Sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Wochenschrift

für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 3. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). **17. Januar 1862.**

Gesetzgebung.

Handelsvertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Republik Venezuela.

(National Intelligencer Nr. 9228.)

Die Vereinigten Staaten von Amerika und die Republik Venezuela, gleichmäßig beseelt von dem Wunsche, die herzlichen Beziehungen und die Bande der Freundschaft zwischen beiden Ländern aufrecht zu erhalten und möglichst zu befestigen, sowie den Handelsverkehr ihrer Bürger durch alle ihnen zu Gebote stehenden Mittel zu befördern, sind wechselseitig übereingekommen, einen allgemeinen Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag und einen solchen wegen Auslieferung flüchtiger Verbrecher abzuschließen. Zu diesem Behufe haben dieselben zu ihren Bevollmächtigten ernannt, und zwar:

der Präsident der Vereinigten Staaten Edward A. Turpin, Minister-Resident bei der Regierung von Venezuela;

und der Präsident von Venezuela Pedro de las Casas, Staatssekretair im Departement der auswärtigen Angelegenheiten,

welche nach gegenseitiger Mittheilung ihrer Vollmachten über die nachstehenden Artikel übereingekommen sind:

Art. 1.

Es ist die Absicht der hohen vertragenden Theile, daß zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Republik Venezuela und zwischen ihren beiderseitigen Ländern, Gebieten, Städten, Ortschaften und Einwohnern fester, unverletzlicher und allgemeiner Friede und aufrichtige Freundschaft, ohne Ausnahme von Personen oder Orten, fortbestehen sollen. Sollten unglücklicherweise die beiden Nationen mit einander in Krieg gerathen, so wird den Kaufleuten und sonstigen Bürgern und Einwohnern beiderseitig eine Frist von sechs Monaten nach der Kriegserklärung bewilligt, innerhalb deren sie sich selbst mit ihren Effekten und Mobilien, welche sie berechtigt sein sollen ohne das geringste Hinderniß mitzunehmen, fortzusenden oder nach Gefallen zu verkaufen, in Sicherheit bringen können; auch soll ihr Vermögen, geschweige denn ihre Person, während dieser sechsmonatlichen Frist nicht mit Beschlag belegt worden; im Gegentheil sollen die Pässe für den zu ihrer Rückkehr erforderlichen Zeitraum gültig sein und ihnen für ihre Schiffe und diejenigen Vermögensstücke, welche sie mit sich zu nehmen oder fortzusenden wünschen, ertheilt werden, und diese Pässe sollen ein sicheres Geleit gegen Angriff und Wegnahme, womit Kaper ihre Person und ihr Vermögen bedrohen möchten, gewähren; und die Gelder, Forderungen, Antheile an öffentlichen Fonds oder Banken und alles sonstige persönliche oder Grundvermögen sollen weder konfiszirt, noch unter Sequester gestellt werden.

Art. 2.

Die Bürger des einen der hohen vertragenden Theile, welche in dem Gebiete des anderen wohnen oder sich niedergelassen haben, sollen von jedem Zwange zum Kriegsdienst zur See oder zu Lande und von allen Zwangsanleihen oder militairischen Beitreibungen oder Requisitionen befreit sein; auch sollen sie nicht genöthigt werden, irgend welche andere oder höhere Steuerbeiträge zu zahlen, als die von den eingebornen Bürgern zu entrichten sind.

Art. 3.

Den Bürgern der vertragenden Theile soll erlaubt sein, alle Theile der besagten Gebiete zu betreten, daselbst sich aufzuhalten, sich niederzulassen und zu wohnen, und denjenigen, welche sich an den Handelsgeschäften betheiligen wollen, soll das Recht zustehen, Lagerhäuser zu miethen und zu besitzen, vorausgesetzt, daß sie sowohl den allgemeinen als den besonderen Gesetzen, was die Rechte des Reisens, Aufenthalts und Handeltreibens betrifft, sich unterwerfen. So lange sie den geltenden Gesetzen und Bestimmungen Folge leisten, sollen sie die Befugniß haben, sowohl in Bezug auf die Konsignation und den Verkauf ihrer Waaren en gros oder en detail, als in Bezug auf die Ladung, Löschung und Abfertigung ihrer Schiffe, ihre Geschäfte selbstständig unter der Jurisdiktion des einen oder anderen Theils zu führen. Auch können sie die ihnen geeignet scheinenden Agenten oder Mäkler annehmen und sollen in allen diesen Fällen wie die Bürger des Landes, in dem sie wohnen, behandelt werden, wobei es jedoch ausdrücklich verabredet wird, daß sie jenen Gesetzen und Bestimmungen auch in Hinsicht des Engros- oder Detailverkaufs unterworfen sind. Im Falle sie als Prozeßpartei auftreten, sollen sie zu den Gerichtshöfen freien Zutritt haben, und zwar unter den nämlichen Bedingungen, welche durch die Gesetze und Gewohnheiten des Landes den eingebornen Bürgern gewährt sind, und sie können zu diesem

Zwecke diejenigen Advokaten, Anwälte und sonstigen Agenten, welche sie für geeignet erachten, annehmen.

Art. 4.

Die Bürger des einen der hohen vertragenden Theile, welche in dem Gebiete des anderen wohnen, sollen die vollkommenste Gewissensfreiheit genießen. Sie sollen keinerlei Unannehmlichkeiten aus Anlaß ihrer religiösen Ueberzeugung ausgesetzt, noch auch irgendwie in der Ausübung ihres Gottesdienstes in Privathäusern oder in den Kapellen und Plätzen, welche sie zu diesem Behufe auswählen, gestört werden, vorausgesetzt, daß sie bei solchem Thun das den Gesetzen, Gewohnheiten und Sitten des Landes schuldige Dekorum beobachten. Man ist gleicherweise einverstanden, daß die Bürger des einen Landes, welche in dem Gebiete des andern versterben, entweder in den gewöhnlichen oder in solchen anderen Kirchhöfen, welche zu diesem Behufe von der eigenen Regierung oder von ihren persönlichen Freunden oder Bevollmächtigten mit Genehmigung der Ortsbehörde bestimmt werden möchten, beerdigt werden können. Alle solche Kirchhöfe und die dahin gehenden oder von da zurückkehrenden Leichenzüge sollen gegen Verletzung oder Störung geschützt werden.

Art. 5.

Die Bürger des einen der hohen vertragenden Theile, welche in dem Gebiete des anderen sich befinden, sollen die Befugniß haben, über ihr persönliches Eigenthum durch Verkauf, Schenkung, Testament oder auf andere Weise zu verfügen; und ihre persönlichen Repräsentanten, welche Bürger des anderen vertragenden Theils sind, sollen in ihr persönliches Vermögen, sei es testamentarisch oder ab intestato, succediren. Sie können von demselben sowohl selber, als auch durch Bevollmächtigte nach Gefallen Besitz nehmen und darüber verfügen, wobei sie nur diejenigen Abgaben zu tragen haben, welche von den Bürgern des Landes, wo das besagte persönliche Vermögen sich befindet, in gleichem Falle entrichtet werden müssen. In Abwesenheit eines persönlichen Repräsentanten soll für das Vermögen ebenso Sorge getragen werden, wie nach gesetzlicher Vorschrift für das Eigenthum eines Eingebornen in gleichem Falle Sorge getragen werden müßte, wonächst der gesetzliche Eigenthümer seine Maßregeln zu dessen Sicherung treffen kann. Wenn unter mehreren Prätendenten über das Eigenthumsrecht an dem Vermögen Streit entsteht, so soll derselbe durch die Gerichtshöfe des Landes, in welchem das Vermögen sich befindet, endgültig entschieden werden.

Wenn bei dem Ableben einer Person, welche innerhalb des Gebiets des einen Theils Grundbesitz inne hat, solcher Grundbesitz nach den Landesgesetzen auf einen Bürger des anderen übergehen müßte, soll demselben, falls er nicht durch seine Eigenschaft als Fremder ausgeschlossen ist, die längste Frist, welche die Gesetze des Landes, wo die Besitzung liegt, zulassen, verstattet werden, um darüber zu verfügen; auch soll er hierbei weder anderen noch höheren Abgaben unterworfen sein, als wenn er Bürger des Landes wäre, in welchem das Grundstück gelegen ist.

Art. 6.

Die hohen vertragenden Theile kommen hierdurch überein, daß alle Arten von Erzeugnissen, Fabrikaten oder Waaren irgend eines fremden Landes, welche nach den jetzt oder künftig bestehenden Gesetzen in die Vereinigten Staaten in nationalen Schiffen eingeführt werden können, ebenso in Venezuelischen Schiffen eingeführt werden können, und daß auf die Tragfähigkeit oder Ladung keine anderen oder höheren Abgaben gelegt werden sollen, gleichviel, ob die Einfuhr in einem Schiffe unter der Flagge der Vereinigten Staaten oder in einem Schiffe unter Venezuelischer Flagge geschieht. Umgekehrt können alle Arten von Erzeugnissen, Fabrikaten oder Waaren irgend eines fremden Landes, welche nach den jetzt oder künftig bestehenden Gesetzen in Venezuela in nationalen Schiffen eingeführt werden können, ebenso in Schiffen der Vereinigten Staaten eingeführt werden, und dürfen weder andere noch höhere Abgaben von der Tragfähigkeit oder Ladung der Schiffe erhoben oder entrichtet werden, es mag die Einfuhr in einem Schiffe unter Venezuelischer Flagge oder unter der Flagge der Vereinigten Staaten geschehen.

Alles was einer der beiden Theile gesetzlich in seinen eigenen Schiffen nach irgend einem fremden Lande ausführen oder wieder ausführen kann, soll in gleicher Weise in den Schiffen des anderen ausgeführt oder wieder ausgeführt werden können; und dieselben Abgaben, Vergütungen und Rückzölle sollen erhoben und bewilligt werden, ohne Unterschied, ob solche Ausfuhr oder Wieder-Ausfuhr in den Schiffen des einen oder des anderen Theils erfolgt. Auch sollen in den Häfen des einen Theils den Schiffen des anderen keine anderen oder höheren Lasten irgend welcher Art auferlegt werden, als in denselben Häfen von Nationalschiffen zu entrichten sind.

Art. 7.

Der vorstehende Artikel findet keine Anwendung auf den Küstenhandel der vertragenden Theile, welcher beiderseitig für die eigenen Bürger eines jeden ausschließlich vorbehalten wird.

Es soll jedoch den Schiffen des einen Landes gestattet sein, in einem Hafen in den Gebieten des anderen einen Theil ihrer Ladung zu löschen und zur Löschung des Restes nach irgend welchen anderen Häfen zu gehen, ohne höhere oder andere Hafen- oder Tonnengelder zu bezahlen, als von nationalen Schiffen in solchem Falle zu entrichten sind, so lange als diese Befugniß fremden Schiffen durch das Gesetz beider Länder überhaupt eingeräumt ist.

Art. 8.

Zum besseren Verständnisse der vorstehenden Verabredungen ist man übereingekommen, daß jedes Schiff, welches ausschließlich einem oder mehreren Bürgern von Venezuela gehört, und dessen Kapitain auch ein Bürger dieses Staats ist; welches ferner allen übrigen zur Erwerbung des nationalen Karakters gesetzlich vorgeschriebenen Erfordernissen genügt hat, wenn es auch im Auslande gebaut und das Schiffsvolk ausländisch ist, gleichwohl in allen Beziehungen dieses Vertrags als ein Venezuelisches Schiff betrachtet werden soll.

Art. 9.

Auf die Einfuhr irgend welcher Waaren Venezuelischer Produktion, Fabrikation oder Fischerei in die Vereinigten Staaten, und auf die Einfuhr irgend welcher Waaren der Produktion, Fabrikation oder Fischerei der Vereinigten Staaten in Venezuela sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden als von denjenigen Artikeln, welche Produkt oder Fabrikat irgend eines anderen fremden Landes oder von dessen Fischerei sind, entrichtet werden müssen.

Bei der Ausfuhr irgend welches Artikels nach Venezuela sollen in den Vereinigten Staaten, und bei der Ausfuhr irgend welches Artikels nach den Vereinigten Staaten sollen in Venezuela weder andere noch höhere Abgaben oder Lasten getragen werden als diejenigen, welche bei der Ausfuhr derselben Artikel nach irgend einem anderen fremden Lande zu tragen sind.

Auf die Einfuhr irgend welches Artikels von der Produktion, Fabrikation oder Fischerei der Vereinigten Staaten, beziehungsweise Venezuelas, von oder nach den Häfen der Vereinigten Staaten oder Venezuelas soll kein Verbot gelegt werden, welches nicht gleichmäßig auf jedes andere fremde Land sich erstreckt. Sollte jedoch einer der beiden Theile späterhin einer anderen Nation irgend welche besondere Vergünstigung hinsichtlich der Schifffahrt oder des Handels einräumen, so soll dieselbe sofort auf den anderen Theil Anwendung finden, und zwar unentgeltlich, wenn sie der betreffenden anderen Nation unentgeltlich eingeräumt ist, oder für dasselbe Aequivalent, wenn die Bewilligung eine bedingungsweise war.

Art. 10.

Wenn einer der hohen vertragenden Theile späterhin auf die Erzeugnisse irgend einer anderen Nation Differentialzölle legen sollte, so soll der andere Theil befugt sein, die Art und Weise der Feststellung des Ursprungs seiner eigenen Erzeugnisse, welche in das Land, das die Differentialzölle aufgelegt hat, eingeführt werden, zu bestimmen.

Art. 11.

Wenn ein Schiff eines der beiden Theile an den Küsten oder innerhalb des Gebiets des anderen scheitert, strandet oder sonstigen Schaden leidet, so sollen die betreffenden Bürger desselben sowohl für sich als für ihre Schiffe und Effekten denselben Beistand erhalten, welcher den Einwohnern des Landes, wo der Unfall sich ereignete, geleistet werden muß, und sie sollen denselben Lasten und Abgaben für die Bergung unterworfen sein, welche die besagten Einwohner im gleichen Falle zu entrichten haben.

Wenn die Reparaturen, deren ein gestrandetes Schiff bedarf, es nöthig machen sollten, die ganze Ladung oder einen Theil derselben auszuschiffen, so sollen von solcher Ladung, insofern dieselbe fortgesendet wird, keine Zölle, Abgaben oder Gebühren außer denen, welche in gleichem Falle die Nationalschiffe zu entrichten haben, erhoben werden.

Es versteht sich jedoch, daß, wenn während der Reparatur des Schiffes die Ladung ausgeschifft und unverzollt in einem zur Aufnahme von Waaren bestimmten Niederlageplatze aufbewahrt wird, die Ladung den Lasten und Abgaben unterworfen ist, welche den Inhabern solcher Niederlagen gesetzlich zustehen.

Art. 12.

Es soll den Bürgern des einen Theils das Recht zustehen, mit ihren Schiffen und Waaren (Kontrebandegüter jedoch ausgenommen) von jedem beliebigen Hafen nach einem dem Feinde des anderen gehörigen Hafen zu fahren und mit ihren Schiffen und Waaren zwischen den Ländern, Häfen und Plätzen derjenigen, welche Feinde des einen oder anderen Theils sind, in voller Sicherheit und ohne irgend welchen Widerstand oder Störung zu verkehren und nicht allein von den vorbesagten Plätzen und Häfen des Feindes direkt nach neutralen Häfen und Plätzen, sondern auch von einem feindlichen nach einem anderen feindlichen Platze, mögen sie unter der Botmäßigkeit einer und derselben Macht stehen oder nicht, zugehen, es müßte denn sein, daß solche Häfen oder Plätze effektiv blokirt, belagert oder eingeschlossen sind.

Und da es häufig vorkommt, daß Schiffe nach einem dem Feinde gehörigen Hafen oder Platze segeln, ohne zu wissen, daß derselbe belagert, blokirt oder eingeschlossen ist, so verabredet man, daß jedes in diesem Falle befindliche Fahrzeug von solchem Hafen oder Platze zurückgewiesen, dagegen weder festgehalten noch irgend ein Theil seiner Ladung (Kontrebande ausgenommen) mit Beschlag belegt werden kann, es müßte denn sein, daß es nach der Benachrichtigung von solcher Blokade oder Einschließung wiederum einzulaufen versucht; es soll ihm jedoch gestattet sein, nach irgend einem anderen Hafen oder Platze, den es für geeignet hält, zu gehen, vorausgesetzt, daß derselbe nicht blokirt, belagert oder eingeschlossen ist; auch soll kein Schiff des einen oder anderen Theils, welches in solchem Hafen oder Platz, bevor derselbe von dem anderen thatsächlich belagert, blokirt oder eingeschlossen war, eingelaufen sein möchte, verhindert werden, solchen Platz mit seiner Ladung zu verlassen — noch soll ein solches Schiff, wenn es nach der Eroberung und Uebergabe eines solchen Platzes in demselben vorgefunden wird, oder dessen Ladung der Beschlagnahme unterworfen, sondern dieselben sollen ihren Eigenthümern zurückerstattet werden.

Art. 13.

Um den Begriff der Kriegskontrebande festzustellen, sollen unter dieser Bezeichnung begriffen sein: Schießpulver, Salpeter, Petarden, Lunten, Kugeln, Bomben, Granaten, Küraſſe, Piken, Hellebarden, Säbel, Wehrgehenke, Pistolen, Halftern, Kavalleriesättel und Zubehör, Kanonen, Mörser, Protzen und Laffetten und im Allgemeinen alle Arten von Waffen, Kriegsvorräthen und Werkzeugen zum Gebrauche der Truppen. Alle vorbesagten Artikel, im Falle dieselben nach einem feindlichen Hafen bestimmt sind, werden hierdurch für Kontrebande und Gegenstände gerechter Beschlagnahme erklärt; dagegen soll das Fahrzeug, in welches sie verladen sind, und der übrige Bestand der Ladung als Freigut betrachtet und in keiner Weise durch die Beschlagnahme der verbotenen Waaren beeinträchtigt werden, — mögen sie nun einem und demselben oder verschiedenen Eigenthümern gehören.

Art. 14.

Es wird hierdurch verabredet, daß frei Schiff frei Gut machen soll und daß jeder an Bord der den Bürgern eines der vertragenden Theile gehörigen Schiffe vorgefundene Gegenstand für frei und nicht beschlagsfähig zu achten ist, sollte auch die ganze Ladung oder ein Theil derselben den Feinden des anderen gehören, Kontrebandegüter immer ausgenommen; man kommt ferner überein, daß dieselbe Freiheit sich auf die an Bord eines freien Schiffes befindlichen Personen erstrecken soll, und zwar mit der Wirkung, daß, obwohl sie Feinde des anderen Theils sein möchten, sie doch von dem freien Schiffe nicht weggenommen werden dürfen, sie möchten denn Soldaten und im aktiven Dienst des Feindes sein.

Art. 15.

Die den Bürgern des einen vertragenden Theils gehörigen

Kauffahrteischiffe, welche in Kriegszeiten nach einem Hafen des Feindes des anderen Theils segeln, und welche hinsichtlich ihrer Reise und der Gegenstände ihrer Ladung gerechten Grund zu Verdacht geben sollten, sind verpflichtet, sowohl auf hoher See, als in den Häfen oder Fahrwassern nicht nur ihre Pässe, sondern gleichermaßen ihre Certifikate vorzuzeigen, durch welche bezeugt wird, daß die geladenen Waaren nicht zu denjenigen Gattungen gehören, welche der Art. 13 der gegenwärtigen Uebereinkunft als Kontrebande bezeichnet.

Art. 16.

Und damit Wegnahmen ohne genügende Verdachtsgründe vermieden und die daraus entspringenden Rechtsverletzungen verhütet werden, ist man übereingekommen, daß, wenn der eine Theil in Krieg verwickelt und der andere Theil neutral ist, die Schiffe des neutralen Theils mit Pässen versehen werden sollen, aus welchen hervorgeht, daß diese Schiffe wirklich den Bürgern des neutralen Theiles gehören; dieselben sollen für eine beliebige Zahl von Reisen gültig sein, müssen aber in jedem Jahre — d. h. wenn das Schiff innerhalb Jahresfrist nach Hause zurückkehren sollte — erneuert werden. Wenn Schiffe beladen sind, so sollen sie nicht allein mit den vorgedachten Pässen, sondern außerdem mit Certifikaten versehen sein, aus welchen zu entnehmen ist, ob sie irgendwelche Kontrebandegüter mit sich führen. Keine weiteren Papiere sollen erforderlich sein, unbeschadet jedoch einer entgegenstehenden Gewohnheit oder Bestimmung. Und wenn nicht aus dem besagten Certifikate hervorgeht, daß sich Kontrebandegüter an Bord befinden, so soll den Schiffen gestattet werden, ihre Reise fortzusetzen. Wenn aus den Certifikaten hervorgeht, daß sich Kontrebandegüter an Bord eines solchen Schiffes befinden und der Kommandeur sich erbietet, dieselben abzuliefern, so soll dieses Anerbieten angenommen und eine Quittung darüber ausgestellt werden und das Schiff seine Reise ungestört fortsetzen dürfen, es sei denn, daß die Menge der Kontrebandegüter größer ist als ohne Unbequemlichkeiten an Bord des Kriegsschiffes oder Kapers aufgenommen werden kann, in welchem Falle, wie in allen anderen Fallen gerechter Beschlagnahme, das Schiff nach dem nächsten sicheren und geeigneten Hafen zur Ablieferung derselben zu führen ist.

Wenn ein Schiff mit den oben erforderten Pässen oder Certifikaten nicht versehen sein sollte, so kann dieser Fall durch einen zuständigen Richter oder Gerichtshof untersucht werden, und wenn aus anderen nach dem Brauche der Nationen zulässigen Urkunden oder Beweisen hervorgeht, daß das Schiff den Bürgern oder Unterthanen des neutralen Theiles gehört, so soll es nicht konfiszirt, sondern mit seiner Ladung (Kontrebandegüter ausgenommen) freigelassen und zur Fortsetzung der Reise verstattet werden.

Wenn der in dem Passe namhaft gemachte Schiffseigenthümer mit Tode abgeht oder aus irgend einer anderen Veranlassung abtritt und ein anderer an seine Stelle kommt, so sollen Schiff und Ladung gleichwohl die nämliche Sicherheit genießen und der Paß in voller Geltung bleiben.

Art. 17.

Wenn die Schiffe der Bürger des eines Theils auf hoher See von Kriegsschiffen oder Kapern des anderen getroffen werden, so sollen zur Vermeidung jeder Mißhelligkeit die besagten Kriegsschiffe oder Kaper außer Kanonenschußweite bleiben; sie können ihre Boote am Bord des Kauffahrteischiffes, mit dem sie zusammenkommen, senden und dasselbe zur Zahl von höchstens 2 oder 3 Mann betreten, welchen der Patron oder Kommandeur des Schiffes seinen Paß in Bezug auf das Eigenthum des Schiffes vorzulegen hat; und man kommt ausdrücklich überein, daß die neutrale Partei in keinem Falle zum Behufe der Vorlegung ihrer Papiere oder zu irgend einer anderen Untersuchung genöthigt werden kann, an Bord des untersuchenden Schiffes zu kommen.

Art. 18.

Zwischen den hohen vertragenden Theilen ist ausdrücklich vereinbart, daß die vorgedachten Bestimmungen über das von den Kreuzern des kriegführenden Theiles gegen die Schiffe des neutralen Theiles zu beobachtende Verfahren nur auf diejenigen Schiffe, welche ohne Geleit segeln, angewendet werden soll; und daß, wenn die besagten Schiffe unter Geleit segeln, die Untersuchung derselben nicht erlaubt sein soll, indem es die Absicht beider Theile ist, alle dem Schutze der von öffentlichen Schiffen entfalteten Flagge schuldigen Rücksichten zu beobachten. Es soll vielmehr die mündliche Erklärung des Kommandeurs der Eskorte, daß die von ihm geleiteten Schiffe der Nation, deren Flagge er führt, angehören und daß sie keine Kontrebandegüter am Bord haben, von den betreffenden Kreuzern als völlig ausreichend betrachtet werden; indem die beiden Theile sich gegenseitig verpflichten, unter den Schutz ihrer Eskorten keine Schiffe, welche für einen Feind bestimmte Kontrebandegüter an Bord haben, zuzulassen.

Art. 19.

In allen Fällen, wo Schiffe unter der Behauptung, daß sie dem Feinde Kontrebandegüter zuführen, weggenommen oder festgehalten werden, um in den Hafen gebracht zu werden, soll der Kaper für diejenigen Papiere des Schiffes, welche er zurückbehält, einen Empfangsschein ausstellen, welchem eine Abschrift der besagten Papiere beizuheften ist; und es soll nicht erlaubt sein, die an Bord befundenen Waarenbehältnisse, Kisten, Koffer, Fässer, Ballen oder Gefäße aufzubrechen oder zu öffnen, oder auch nur den kleinsten Theil der Güter wegzunehmen, bevor nicht die Ladung in Gegenwart der zuständigen Beamten ans Land gebracht und von denselben ein Inventar darüber aufgenommen ist. Auch soll es nicht erlaubt sein, die besagten Kontrebandegüter zu verkaufen, zu vertauschen oder in irgend einer Weise zu veräußern, es sei denn, daß das gesetzliche Verfahren eingeleitet ist und der oder die zuständigen Richter ein Erkenntniß auf Konfiskation gegen diese Güter erlassen haben.

Art. 20.

Und damit in solchen Kriegszeiten gehörige Sorge für Schiff und Ladung getragen und jeder Unterschleif verhütet werde, ist man übereingekommen, daß es nicht erlaubt sein soll, den Patron, Kommandeur oder Superkargo eines genommenen Schiffes während der Zeit, daß das Schiff nach seiner Wegnahme sich auf See befindet, oder so lange das gerichtliche Verfahren gegen das Schiff oder dessen Ladung oder irgend einen dazugehörigen Gegenstand schwebt, von Bord desselben zu entfernen; und in allen Fällen, wo ein den Bürgern des einen Theils gehöriges Schiff gekapert oder mit Beschlag belegt und zur Verurtheilung festgehalten wird, sollen dessen Offiziere, Passagiere und Mannschaften gastfreundlich behandelt werden. Sie

sollen nicht gefangen gehalten, noch ihrer Kleidungsstücke oder des Besitzes und Gebrauches ihres Geldes, insofern dasselbe für den Kapitain, Superkargo und Steuermann je 500 Dollars, und für die Matrosen und Passagiere je 100 Dollars nicht überschreitet, beraubt werden.

Art. 21.

Man ist ferner übereingekommen, daß in allen Fällen die für Prisenangelegenheiten bestehenden Gerichtshöfe in dem Lande, wohin die Prisen gebracht werden, die ausschließliche Entscheidung darüber haben sollen. Und so oft ein solcher Gerichtshof des einen Theils gegen ein Schiff oder Waaren oder Eigenthum, welche von den Bürgern des anderen Theils in Anspruch genommen werden, ein Urtheil erläßt, sollen in dem Erkenntniß oder Dekret die Gründe oder Motive, auf welche dasselbe gestützt ist, angegeben und eine beglaubigte Abschrift des Erkenntnisses oder Dekrets und der gesammten Verhandlung in der Sache dem Kommandeur oder Agenten des besagten Schiffes auf sein Verlangen ohne Verzug gegen Entrichtung der gesetzlichen Gebühren mitgetheilt werden.

Art. 22.

Und damit für die Sicherheit der Bürger der vertragenden Theile umfassendere Sorge getragen und sie vor Rechtsverletzungen behütet werden, so sollen alle Kommandeure von Kriegsschiffen und Kapern und alle anderen Bürger des einen Theils sich enthalten, denen des anderen Theils irgend welchen Schaden oder irgend welche Beleidigung zuzufügen; und wenn sie dem zuwider handeln, so sollen sie bestraft werden und außerdem mit ihrem persönlichen und Grundvermögen für die Entschädigung und den Ersatz aller Verluste, von welcher Natur sie auch sein mögen, einschließlich der Zinsen, verhaftet sein.

Zu diesem Behufe sollen künftig alle Kommandeure von Kaperschiffen, bevor sie ihre Patente erhalten, verpflichtet sein, vor einem zuständigen Richter durch mindestens zwei zahlungsfähige Bürgen, welche an den besagten Kapern kein Interesse haben, genügende Sicherheit zu bestellen. Jeder dieser Bürgen soll zugleich mit dem besagten Kommandeur, Einer für Alle und Alle für Einen, sich auf die Summe von 7000 Dollars oder 9400 Dollars Venezuelischer Währung, oder, wenn das besagte Schiff mit mehr als 150 Seeleuten oder Soldaten bemannt ist, auf die Summe von 14,000 Doll., oder 18,800 Doll. Venezuelischer Währung, sich verpflichten, alle Schäden und Verluste zu ersetzen, welche der besagte Kaper oder dessen Offiziere oder Mannschaft oder von Einzelnen von ihnen während des Kreuzens gegen den Wortlaut dieser Uebereinkunft oder gegen die zur Regelung ihres Verhaltens gegebenen Gesetze und Instruktionen verursachen oder herbeiführen möchte. Und es soll ferner in allen Zuwiderhandlungsfällen das besagte Patent widerrufen und vernichtet werden.

Art. 23.

Wenn den Kriegsschiffen der beiden vertragenden Theile oder den ihren Bürgern gehörigen bewaffneten Kreuzern gestattet wird, mit ihren Prisen in die Häfen des einen oder anderen Theils einzulaufen, so sollen die besagten öffentlichen oder Privatschiffe, sowie deren Prisen nicht verpflichtet sein, irgend welche Abgabe weder an die Ortsbehörden, noch an die Gerichte oder sonst Jemand zu bezahlen; noch sollen solche Prisen, wenn sie nach den Häfen des einen oder anderen Theils kommen oder dort einlaufen, festgehalten oder mit Beschlag belegt werden, noch sollen die Ortsbehörden sich eine Untersuchung über die Gesetzlichkeit der Wegnahme anmaßen, vielmehr können die Schiffe jederzeit unter Segel gehen und abreisen und ihre Prisen nach den an ihren Patenten, welche die Kommandeure solcher Kriegsschiffe vorzeigen müssen, bezeichneten Plätzen bringen. Es ist jedoch verstanden, daß die durch diesen Artikel verliehenen Vorrechte nicht über diejenigen, welche durch Gesetz oder Vertrag den meistbegünstigten Nationen zugestanden sind, ausgedehnt werden sollen.

Art. 24.

Fremden Kapern, welche von einem der einen Nation feindlichen Fürsten oder Staat patentirt sind, soll es nicht erlaubt sein, in den Häfen des anderen ihre Schiffe auszurüsten, ihre Prisen zu verkaufen oder in irgend welcher Art zu vertauschen; auch soll denselben nicht gestattet werden, Mundvorräthe, mit Ausnahme derjenigen, welche zur Fortsetzung ihrer Reise nach dem nächsten Hafen des Fürsten oder Staats, von dem sie ihre Patente erhalten haben, erforderlich sind, einzukaufen.

Art. 25.

Kein Venezuelischer Bürger soll Patente oder Kaperbriefe zur Ausrüstung von Schiffen, die als Kaper gegen die besagten Vereinigten Staaten oder einen derselben oder gegen die Bürger, Einwohner oder Angehörigen der besagten Vereinigten Staaten oder eines derselben oder gegen das Eigenthum jener Einwohner oder eines derselben verwendet werden sollen, von irgend einem Fürsten oder Staate, mit welchem die besagten Vereinigten Staaten im Kriege sind, nachsuchen oder sich ertheilen lassen; noch soll irgend ein Bürger oder Einwohner der Vereinigten Staaten oder eines derselben ein Patent oder einen Kaperbrief zur Ausrüstung von Schiffen, welche als Kaper gegen die Bürger oder Einwohner Venezuelas oder einen derselben oder ihr Eigenthum verwendet werden sollen, von irgend einem Fürsten oder Staate, welcher mit der besagten Republik im Kriege ist, nachsuchen oder sich ertheilen lassen; und wenn irgend ein Angehöriger der einen oder anderen Nation solche Patente oder Kaperbriefe nehmen sollte, so ist derselbe in Gemäßheit der betreffenden Gesetze zu bestrafen.

Art. 26.

Die hohen vertragenden Theile bewilligen einander das Recht, in den Häfen des anderen selbst ernannte Konsuln oder Vicekonsuln zu haben, welche gleiche Vorrechte und Befugnisse mit denen der meistbegünstigten Nationen genießen sollen; wenn aber einer der besagten Konsuln oder Vicekonsuln sich mit Handelsgeschäften befaßt, so soll er denselben Gesetzen und Gewohnheiten unterworfen sein, welchen Privatpersonen seiner Nation an dem betreffenden Orte unterworfen sind.

Es versteht sich, daß, so oft einer der beiden vertragenden Theile einen Bürger des anderen zum Konsular-Agenten ernennt, um in einem Hafen oder Handelsplatze des letzteren zu residiren, dieser Konsul oder Agent, unbeschadet seiner Eigenschaft als fremder Konsul fortwährend als ein Bürger der Nation, welcher er angehört, zu betrachten ist und folgeweise den Gesetzen und Bestimmungen, welchen die Eingeborenen an seinem Amtssitze unterworfen sind, Folge leisten muß.

Diese Verpflichtung soll jedoch in keiner Beziehung die Ausübung seiner Thätigkeit als Konsul behindern oder die Unverletzlichkeit der Konsulats-Archive beeinträchtigen.

Die besagten Konsuln und Vicekonsuln sollen als solche berechtigt sein, in den Streitigkeiten, welche zwischen den Patronen und Mannschaften der Nation, deren Interessen ihrer Sorge anvertraut sind, entstehen möchten, als Richter und Schiedsmänner zu fungiren, ohne daß die Ortsbehörden sich einzumischen haben, es sei denn, daß ihr Beistand nachgesucht würde oder das Verhalten der Mannschaft oder des Kapitains eine Störung der Ruhe und Ordnung des Landes herbeiführte. Es ist jedoch verstanden, daß durch diese Art des Urtheils oder Schiedsspruches die streitenden Parteien das ihnen zustehende Recht, bei ihrer Rückkehr die Gerichtsbehörde des eigenen Landes anzurufen, nicht verlieren sollen.

Die besagten Konsuln und Vicekonsuln sind ermächtigt, den Beistand der Ortsbehörden zur Verhaftung und Festnahme der Deserteure von den Kriegs- und Handelsschiffen ihres Landes nachzusuchen. Zu diesem Behufe haben sie sich an die zuständigen Gerichtshöfe, Richter und Beamten zu wenden und solche Deserteure schriftlich zu reklamiren, indem sie durch Vorlegung der Schiffsregister, der Musterrolle oder durch irgend welche andere amtliche Urkunden den Nachweis führen, daß jene Individuen einen Theil des Schiffsvolks gebildet haben; und auf den so begründeten Anspruch soll die Auslieferung nicht verweigert werden. Sind die Deserteure verhaftet, so sollen sie zur Verfügung der Konsuln und Vicekonsuln gestellt und in den öffentlichen Gefängnissen auf Antrag und Kosten des Reklamanten verwahrt werden, bis sie auf die Schiffe, zu denen sie gehören, oder auf ein anderes Schiff desselben Landes gebracht werden können. Wenn aber innerhalb 3 Monaten von dem Tage ihrer Verhaftung die Heimsendung nicht erfolgt, so sollen sie in Freiheit gesetzt und wegen derselben Sache nicht wieder verhaftet werden. Sollte es sich indessen herausstellen, daß der Deserteur irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen hat, so kann seine Auslieferung bis dahin verschoben werden, daß der Gerichtshof, vor dem die Untersuchung geführt wird, sein Urtheil gesprochen hat und dieser Spruch vollstreckt worden ist.

Art. 27.

Die Vereinigten Staaten von Amerika und die Republik Venezuela sollen auf das in ihrem Namen durch die Vermittlung der betreffenden diplomatischen und Konsular-Agenten ausgesprochene Ersuchen, Personen, welche auf die Anklage wegen der in dem folgenden Artikel bezeichneten Verbrechen in dem Jurisdiktionsbezirke des requirirenden Theils zur Untersuchung gezogen sind und in dem Gebiete des anderen Zuflucht suchen oder daselbst gefunden werden, den Händen der Gerechtigkeit überliefern — mit der Maßgabe, daß dies nur dann geschehen soll, wenn die Thatsache des begangenen Verbrechens genügend festgestellt ist, um deren Verhaftung und Stellung vor Gericht im Falle das Verbrechen in dem Lande, wo der Angeklagte betroffen wird, begangen wäre, zu rechtfertigen, wobei die Gerichtshöfe des besagten Landes überall nach ihren eigenen Gesetzen zu verfahren und zu entscheiden haben.

Art. 28.

Es sollen nach den Bestimmungen dieser Uebereinkunft ausgeliefert werden Personen, welche der nachstehenden Verbrechen angeschuldigt sind, nämlich: Mord (einschließlich Raubmord, Vatermord, Kindermord und Vergiftung), Mordversuch, Nothzucht, Urkundenfälschung, Münzfälschung, Brandstiftung, Raub, Erpressung, Verletzung des Hausrechts, Seeraub, Pflichtwidrigkeit öffentlicher Beamten oder gemietheter oder besoldeter Personen zum Nachtheil ihrer Prinzipale, wenn solche Verbrechen eine entehrende Strafe nach sich ziehen.

Art. 29.

Die Auslieferung soll von Seiten des einen oder anderen Landes nur durch die Anordnung der Exekutivgewalt desselben erfolgen. Die Kosten für die zufolge der vorstehenden Artikel bewirkte Verhaftung und Auslieferung sollen dem Theile, welcher darauf angetragen, zur Last fallen.

Art. 30.

Die auf die Auslieferung flüchtiger Verbrecher bezüglichen Vorschriften der vorstehenden Artikel sollen auf den vor dem Datum des Vertrags begangenen Verbrechen oder auf solche von politischem Charakter keine Anwendung finden.

Art. 31.

Diese Uebereinkunft wird für einen Zeitraum von 8 Jahren nach dem Datum des Austausches der Ratifikationen abgeschlossen; und wenn ein Jahr vor dem Ablaufe dieser Periode keiner der vertragenden Theile dem andern durch eine amtliche Benachrichtigung die Absicht, die Wirkungen besagter Uebereinkunft aufhören zu lassen, zu erkennen gegeben hat, so soll dieselbe für weitere 12 Monate und so weiter von einem Jahr zum andern so lange gültig sein, bis nach einer solchen Erklärung, zu welcher Zeit sie auch erfolgen möge, 12 Monate verflossen sind.

Art. 32.

Diese Uebereinkunft soll beiderseitig der Genehmigung und Ratifikation der betreffenden zuständigen Behörden eines jeden der vertragenden Theile unterbreitet und die Ratifikationen sollen, sobald die Umstände es gestatten, zu Caracas ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten die vorstehenden Artikel in Englischer und Spanischer Sprache unterzeichnet und denselben ihre Siegel beigedrückt.

Geschehen in doppelter Ausfertigung in der Stadt Caracas, heute den 27. August im Jahre des Herrn 1860.

(L. S.) E. A. Turpin.

(L. S.) Pedro de las Casas.

Die Ratifikationen des vorstehenden Vertrags sind zu Caracas am 9. August 1861 ausgewechselt worden.

Ausfuhr von Bier unter Rückvergütung der Accise in Belgien.

(Mon. Belge Nr. 365.)

Leopold, König der Belgier &c.

Im Hinblick auf Art. 3 des Gesetzes vom 21. August 1846, welcher die Regierung ermächtigt, Anordnungen zu treffen, um die Ausfuhr des Biers unter Rückvergütung der Accise zu erleichtern;

Im Hinblick auf Unseren Erlaß vom 17. September 1846;
Auf den Vorschlag Unseres Finanzministers,
Haben verordnet und verordnen:

Art. 1.

Zur Ausfuhr von Bier unter Rückvergütung der Accise sind die nachstehenden Zollämter geöffnet: Poppel und Arendonck (Provinz Antwerpen); Menin, Comines, Pont-Rouge, Locre, l'Abeele, Haegedoorne, Abinkerke, Westcappelle, Houcke und Nieuport (West-Flandern); Pont-de-Paille, Selzaete und la Trompe (Ost-Flandern); Slorh, Beauwelz, Grandrieux, Leugnies, Blaregnies, Quiévrain (Dorf), Hertain, Espain und Templeuve (Provinz Hainaut); Henri-Chapelle und Overoet (Provinz Lüttich); Florenville und Saint-Mard (Provinz Luxemburg); Heer, Vierves und Bruly (Provinz Namur).

Art. 2.

Das Minimum der zur Ausfuhr unter Rückvergütung der Accise-Abgaben zugelassenen Menge von Bier in Fässern wird auf 5 Hektol. herabgesetzt.

Art. 3.

Die Rückvergütung der Accise bei der Ausfuhr über die Landgrenze soll der Bedingung unterliegen, daß der Exporteur dem Ausgangs-Büreau innerhalb 14 Tagen die Quittung über die Bezahlung des Einfuhrzolles in dem Bestimmungslande zuzustellen hat.

Unser Finanzminister ist mit der Ausführung des gegenwärtigen Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Laeken, den 24. Dezember 1861.

Maßregeln in Betreff des Handels in San Salvador.

(Mon. univ. vom 22. Dezember 1861.)

Die Regierung von San Salvador hat bezüglich ihrer Handelsbeziehungen zum Auslande folgende drei Beschlüsse veröffentlicht:

I. Die Behandlung des Blättertabaks beim Eingange betreffend.

San Salvador, den 14. August 1861.

Nachdem die vollziehende Gewalt davon unterrichtet worden, daß unter dem Vorwand der Durchfuhr Tabak in Blättern, welcher in Honduras gewonnen worden, zum Verbrauch eingeführt wird und daß die Importeure, indem sie keinerlei Abgabe entrichten, sich auf diese Weise einer Contravention gegen die Vorschriften des Gesetzes X. Tit. III. Buch IV. der Rekapitulation schuldig machen; und nachdem sie ferner unterrichtet worden, daß bearbeiteter Tabak zum Nachtheil der inländischen Arbeit eingeführt wird, so beschließt dieselbe, um diesem Mißbrauch Einhalt zu thun, was folgt:

Art. 1.

Jeder Importeur von Tabak in Blättern, welcher in Honduras gewonnen worden, er mag zur Durchfuhr oder zum Verbrauch im Lande bestimmt sein, hat eine Abgabe von 4 Piaster für die Last von 4 Arroben, nach Vorschrift des vorallegirten Gesetzes, zu entrichten.

Art. 2

Die Einfuhr des in Honduras bearbeiteten Tabaks nach San Salvador ist, vom heutigen Tage an, streng verboten.

II. Behandlung der geistigen Getränke.

San Salvador, den 20. August 1861.

Zur Erledigung der von dem Finanzrichter zur Sprache gebrachten Frage, ob das Wort »fremd« in der Anwendung auf die mittelst Dekrets vom 6. Juni 1860 [1]) dem Monopol unterworfenen geistigen Getränke in Beziehung auf die Herkunft oder die Beschaffenheit derselben zu verstehen sei;

In Erwägung, daß das fragliche Wort implicite alles dasjenige bedeutet, was nicht aus dem Lande abstammt; daß aber doch das gedachte Dekret, indem es sich desselben bediente, hat ausdrücken wollen, daß Cognac, Genevre, Rum und Anisbranntwein von Magorka, welche zu jener Zeit im Lande nicht fabrizirt wurden, in dem Falle, daß diese Getränke im Lande fabrizirt würden, als Nachahmungen der ausländischen geistigen Getränke zu betrachten wären, deren Verkauf verboten ist; daß sonst der Fall eintreten würde, daß man, statt eine Abgabe einzuführen, zum Nachtheil des Fiskus wie der konzessionirten Verkäufer des inländischen Branntweins und zu Gunsten gewisser Individuen, welche in der Lage sind, diese Getränke zu fabriziren, ein wahrhaftes Monopol konstituirt hätte, was in Betracht der Motive des obenallegirten Dekrets durchaus unzulässig ist;

Und um demgemäß dem Unterschleif zu begegnen,
Beschließt die vollziehende Gewalt:

Art. 1.

Als ausländische geistige Getränke sind sowohl die außerhalb der Republik fabrizirten wie die innerhalb Landes jenen nachgeahmten zu betrachten. Die Fabrikation und der Verkauf derselben sind als die Interessen des Fiskus beeinträchtigend verboten.

Art. 2.

Die vorstehende Bestimmung ist so anzusehen, als ob sie einen integrirenden Theil des gedachten Dekrets ausmachte, zu dessen Erläuterung sie dient.

III. Maßregeln gegen die Kontrebande.

Die vollziehende Gewalt, in Erwägung, daß der Schleichhandel in den Umgebungen des Hafens la Union täglich zunimmt und dem öffentlichen Schutz erhebliche Nachtheile zufügt; in Betracht, daß eins der von den Schleichhändlern angewendeten Mittel darin besteht, ihre Waaren daselbst bei der Zollbehörde als nach den benachbarten Staaten Honduras und Nicaragua bestimmt durchzubringen, einer Bestimmung, die nicht stattfindet, da sie in den verschiedenen Buchten des Littorale von San Salvador ausgeschifft werden; daß außerdem diese Schleichhändler aus den genannten Staaten über die gedachten Punkte ungehindert Waaren einführen, welche dem Monopol unterworfen sind; um diesem unterschleifischen Verkehr ein Ziel zu setzen,

Beschließt:

Art. 1.

In dem Hafen la Union wird ein Inspektor bestellt. Dieser Beamte wird sich, nachdem er sich mit dem Kommandanten des ge-

[1]) Jahrg. 1860 Bd. II. S. 380 d. Bl.

dachten Hafens verständigt hat, mit einem Militairpiquet auf der Insel Punta de Zacaté oder auf der Insel Martin Perez, je nachdem es ihm zur Erreichung des gewünschten Zweckes angemessen erscheint, aufstellen.

Art. 2.

D. Juan Antonio Berja wird mit einem monatlichen Gehalt von 50 Piastern zum Inspektor ernannt. Die von Carlos Matarrit bekleidete Stelle eines Küstenaufsehers wird von heute ab aufgehoben.

Art. 3.

Alle diejenigen, welche Canots, Bongos (aus einem ausgehöhlten Baumstamm gefertigte Canots) und andere Landesfahrzeuge kommandiren, welche aus la Union auslaufen, um sich nach Honduras oder Nicaragua zu begeben, sowie diejenigen, welche aus diesen Staaten mit der Bestimmung nach la Union kommen, müssen sich bei dem Inspektor auf der Insel, auf welcher er sich aufgestellt hat, melden; sie haben demselben ein Verzeichniß der am Bord befindlichen Waaren, welche von dem genannten Beamten revidirt werden, vorzulegen, welcher ihnen hierauf einen Passirschein ertheilt, der, nachdem er von dem Beamten am Bestimmungsorte der Waaren visirt worden, bei der Rückkehr wieder vorzulegen ist.

Art. 4.

Diejenigen, welche den Bestimmungen in dem vorstehenden Artikel zuwider handeln, verfallen unerläßlich der Strafe der Konfiskation sowohl der Waaren wie der Fahrzeuge. Die ersteren werden nach Vorschrift der Gesetze vertheilt; die letzteren gehen in das Eigenthum des Staats über.

Art. 5.

Der Konfiskation zum Besten des öffentlichen Schatzes sind gleichfalls unterworfen die folgenden Artikel: Schießpulver, Cognac, Genevre, Rum, Feuergewehre, selbst wenn sie mit einem Begleitschein versehen sind.

Art. 6.

Der Verkehr auf dem Flusse Guascorau ist verboten. Der Verkehr ist nur über die Tiger-Insel und auf dem San Lorenzo gestattet.

Art. 7.

Alle Nächte, von 6 Uhr des Abends an, müssen die Landesfahrzeuge im Hafen la Union an dem von dem Kommandanten bestimmten Orte zusammengebracht werden und vereinigt bleiben; sie dürfen nur erst um 6 Uhr des Morgens auslaufen, wenn ihnen nicht der Kommandant aus Gründen der Dringlichkeit die Erlaubniß ertheilt, früher auszulaufen. Die zuwiderhandelnden Fahrzeuge werden konfiszirt und die Mannschaften zwei Jahre zwangsweise in die Reihen der Armee eingestellt.

Art. 8.

Der Inspektor hat auf jedes aus Honduras oder Nicaragua kommende und sich nach la Union begebende Fahrzeug zwei Soldaten zu postiren, um darüber zu wachen, daß die an Bord befindlichen Waaren der Zollbehörde vorgeführt werden.

Art. 9.

Die Unterbeamten haben mit den Fahrzeugen und Bongos des Landes öfter zu kreuzen, um Unterschleife zu verhindern.

Art. 10.

Der Inspektor ressortirt von dem Kommandanten des Hafens la Union, welcher beauftragt ist, ihm die Anordnungen der Regierung zuzustellen. Was die Passir- und Begleitscheine, sowie die Konfiskationen betrifft, so steht derselbe nur mit der Zoll-Administration in dienstlicher Verbindung.

Art. 11.

Der gegenwärtige Beschluß tritt, was die Konfiskationen der aus Nicaragua und Honduras kommenden Waaren betrifft, vom 20. Oktober 1861 an in Kraft, mit Ausnahme der im Artikel 5 verzeichneten Waaren, welche von heute ab der Konfiskation unterliegen.

Einführung des metrischen Gewichts im Herzogthum Lauenburg.

(Hamburger Börsenhalle Nr. 15,432.)

Das Gesetz- und Ministerialblatt veröffentlicht folgende vom 2. Oktober datirte Königliche Verordnung, betreffend die Einführung des metrischen Gewichts im Herzogthum Lauenburg, das wir, mit Weglassung einiger, nur unwesentliche Bestimmungen enthaltende Paragraphen nachstehend mittheilen.

Es soll das sogenannte metrische Gewicht unter den sich aus dem Nachfolgenden ergebenden Abweichungen in Zukunft das allein gesetzliche Landesgewicht sein. Die Grundlage dieses Gewichts bildet das metrische Pfund, d. i. das Pfund von 500 Französischen Grammen.

Als Normal-Pfundstück des künftigen Lauenburgischen Landesgewichts ist das Holsteinische Urgewicht anzusehen.

§. 2. Bei Ausmittelung von Schweren des bisherigen Landesgewichts zu neuem Gewichte wird, in Ermangelung einer für die Betheiligten rechtsgültigen anderweitigen Festsetzung, das Hamburgische Pfund zu 484,609 Grammen gerechnet, und kommen mithin auf das Pfund neuen Gewichts (zu 500 Grammen) 1,031759 Pfd. oder 1 Pfd. 1,016282 Loth des bisherigen Gewichts.

§. 3. Hundert Pfund des neuen Gewichts machen einen Centner; dagegen werden andere Kollektivbezeichnungen für eine Vielheit von Pfunden, die, wie das Schiffpfund (320 Pfd.) und das Liespfund (14 Pfd.) dem älteren Gewichtssysteme angehören, oder sonst, wie der Stein (20 Pfd. Flachs oder Hanf, 10 Pfd. Federn), die Tonne Butter (netto 224 Pfd.) und der Zuber Fische (140 Pfd.), beim Handel mit gewissen Waaren für bestimmte Quantitäten derselben gebräuchlich sind, in das durch dieses Gesetz einzuführende System nicht aufgenommen. Soweit im Verkehre diese Bezeichnungen sich fernerhin erhalten möchten, sind darunter im Zweifel eben so viele Pfund als bisher, jedoch des neuen metrischen Gewichts zu verstehen; doch ist der bisher 22 Pfd. des alten Gewichts enthaltende Stein Wolle künftig zu 20 Pfd. metrischen Gewichts zu rechnen.

§. 4. Soweit in öffentlichen Erlassen oder Tarifen etwanige Preisbestimmungen, die Entrichtung von Abgaben oder sonst rechtliche Folgen nach gewissen Ansätzen des bisherigen Landesgewichts sich normirt finden, sind künftighin in der Regel die aufgestellten Normen

als für eine gleiche Zahl von Centnern oder Pfunden ꝛc. des neuen wie bisher des älteren Gewichts geltend zu betrachten. Jedoch bleibt es vorbehalten, in denjenigen Fällen, in welchen aus der Anwendung dieser Regel nennenswerthe Einbußen für die betreffenden öffentlichen Kassen oder Privaten erwachsen oder andere Unzuträglichkeiten entstehen möchten, solche Erlasse oder Tarife nach Maßgabe des neuen Gewichtssystems auf administrativen Wegen im möglichsten Anschlusse an die bestehenden Bestimmungen abzuändern.

§. 5. Als Gewichtsstücke, welche ein Vielfaches des durch dieses Gesetz eingeführten Pfundes darstellen, sind für den öffentlichen Verkehr nur gestattet Stücke von 100, 50, 25, 20, 10, 5, 4, 3 und 2 Pfund.

§. 6. Das Pfund wird in Zehntel, Hundertstel und Tausendstel getheilt.

Das Zehntel-Pfundstück und die zwischen demselben und dem Pfundgewichte liegenden Schweren werden allein nach ihrem Bruchtheils-Verhältniß zum Pfunde (0,1 Pfd.), das halbe, viertel und achtel Pfund jedoch zugleich als solche und ihrem Decimalbruchwerthe nach ($\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{8}$ Pfd. = 0,5, 0,25, 0,125 Pfd.) bezeichnet; dagegen wird den Hundertstel-Pfundstücken die besondere Bezeichnung Quentin oder Quint (Q), den Tausendstel-Pfundstücken die Bezeichnung Oertgen oder Tausendstel (t.) beigelegt; auf ersteren kann zugleich ihr Bruchtheils-Verhältniß zum Pfunde (0,01 Pfd.), auf letzteren ihr Bruchtheils-Verhältniß zum Quint (0,1 Q.) angegeben sein. Kleinere Theile als Tausendstel-Pfundstücke werden ohne individuelle Benennung blos nach ihrem Decimal-Theilverhältniß zum Oertgen (0,1 t.) bezeichnet.

§. 7. Als Unterabtheilungen des Pfundgewichts sind nach Maßgabe des §. 6. nur gestattet:

Stücke von 0,5 Pfd. = $\frac{1}{2}$ Pfd.,
0,2 »
0,1 »
5 Quentin oder Quint,
2 Quint,
1 »
0,5 » oder 5 Oertgen,
2 Oertgen,
1 »
0,5 » ꝛc. nach der Decimaleintheilung;

sowie bis auf Weiteres:

Stücke von 0,25 Pfd. = $\frac{1}{4}$ Pfd.,
0,125 » = $\frac{1}{8}$ »

Die fernere Eichung von $\frac{1}{16}$ und $\frac{1}{32}$ Pfundstücken (sogenannte Unzen und Lothen nach der bisherigen Gewichtsbenennung) ist unstatthaft.

§. 8. Alle kleineren Gewichtsstücke bis zu 5 Pfd. Schwere inkl. sind nur dazu bestimmt, im Verkehre bei der Abwägung ihnen entsprechender kleinerer Waarenquantitäten oder als Ausgleichungsgewichte zu dienen; Niemand ist daher gezwungen, einen weiteren Gebrauch derselben bei der Zuwägung größerer Quantitäten sich gefallen zu lassen.

§. 9. So weit nicht Verträge mit auswärtigen Staaten Ausnahmen erforderlich machen, sollen künftig nur diesem Gesetze entsprechend hergestellte und von einer dazu autorisirten Eichungsbehörde gehörig gestempelte Gewichte bei Wägungen in Anlaß von Handelsumsätzen und überhaupt von Rechtsgeschäften aller Art, namentlich auch von Lieferungen und Abgabenentrichtungen ꝛc. angewandt werden. Kontravenienten, die zu den erwähnten Zwecken andere Gewichte gebrauchen oder durch Andere gebrauchen lassen, sind mit einer im Wege der richterlichen Polizei zu erkennenden Königlichen Brüche von 2 bis 6 Thl. L. M. für jedes bei ihnen vorgefundene, nicht ordnungsmäßig gestempelte, oder wenn auch gestempelte, so doch nicht nach Maßgabe des durch dieses Gesetz eingeführten Gewichtssystems hergestellte Gewichtsstück und der Strafe der Konfiskation der betreffenden Gewichtsstücke zu belegen. Der bloße Besitz von Gewichten der gedachten Art unter Umständen, welche die Vermuthung eines untersagten Gebrauchs zulassen, unterliegt gleicher Strafe wie der Gebrauch, im Uebrigen aber bleibt neben dem letzteren eine jede konkurrirende wissentliche Benutzung unrichtiger Gewichtsstücke in gewinnsüchtiger Absicht ebenso wie die Fälschung autorisirter Gewichte nach Maßgabe der hierfür bestehenden besonderen gesetzlichen Bestimmungen kriminell strafbar. Gewichte, die zu Zwecken der Wissenschaft, der Technik, der Produktion oder der Fabrikation gebraucht werden, unterliegen der Eichung nicht.

Den Verfertigern von Gewichten, und denen die damit Handel treiben, ist das Feilhaben von ungestempelten Gewichten in Läden oder anderen offenen Verkaufslokalen bei Vermeidung der Konfiskation jener Gewichte untersagt. Für den Fall eines schon erfolgten Absatzes tritt eine Geldstrafe zum Belaufe des Verkaufswerthes der verhandelten Gewichte an die Stelle der Konfiskationsstrafe.

§. 10. In den Erlassen der Landesbehörden, sowie auch in allen sonstigen amtlich aufgenommenen oder öffentlich zu beglaubigenden Akten und Dokumenten, nicht weniger in allen gerichtlichen Eingaben und sonstigen an die Landesbehörden gerichteten Suppliken ꝛc. müssen in Betracht kommende Gewichtsangaben auf das durch dieses Gesetz eingeführte Landesgewicht entweder direkt lauten oder jedenfalls reduzirt sein. Behörden, Notare und Anwälte, die dem zuwider handeln, haben die Verfügung von Ordnungsstrafen, die Parteien die Zurückweisung ihrer Eingaben zu gewärtigen.

§. 11. Für die ärztliche Receptur und das Dispensiren der verordneten Arzneimittel in den Apotheken bleibt die Anwendung besonderer Medizinal-Unzen à 8 Drachmen, à 3 Skrupel, à 20 Gran auch ferner gestattet, es müssen indeß die der angegebenen Theilung entsprechenden Gewichtsstücke bei Vermeidung der in dem §. 9 angedrohten Strafen ebenfalls von einer autorisirten Eichungsbehörde gehörig gestempelt sein. Die Medizinal-Unze soll in Zukunft eine Schwere von 6 Quint, die Drachme von $7\frac{1}{2}$, der Skrupel von $2\frac{1}{2}$, der Gran von 0,125 Oertgen des allgemeinen Gewichts haben.

Das bisherige besondere Medizinal-Pfund Nürnberger Gewichts wird wegfällig.

§. 12. Beim Wägen von Gold und Silber im unverarbeiteten, wie im verarbeiteten Zustande ist ebenfalls das Landesgewicht anstatt des bisher dafür gebräuchlichen Kölnischen Gold- und Silbergewichts anzuwenden.

Im Juwelen- und Perlenhandel bleibt der Gebrauch des Holländischen Juwelenkarats, und zwar in einer Schwere von 0,4117 t., und für die Ermittlung der Gewichtsqualität des Getreides mittelst der den alten Amsterdamer Sack in verjüngtem Maße repräsentirenden Kornschalen der Gebrauch von verjüngten Gewichtsstücken des alten Holländischen Gewichts auch fernerhin gestattet, wie es gleichfalls dabei einstweilen noch sein Bewenden behalten kann, daß die

hiernach zugelassenen Gewichte nicht im Inlande geeicht werden, sondern mittelst fortgesetzter Halbirung gestückelt und in der bisherigen Weise nach den Normalen resp. der Hamburger Bank und des Hamburger Kommerziums autorisirt sind.

§. 18. Wenngleich im Herzogthum Lauenburg künftighin die Eichung von Gewichtsstücken zu $\frac{1}{16}$ und $\frac{1}{32}$ Pfd. Schwere nicht mehr gestattet sein wird (§. 7), so bleibt dort im Verkehr doch der Gebrauch derartiger Bruchtheile des Pfundes, sofern dieselben bei der Kopenhagener Justirkammer nach dem Dänischen Pfunde zu 500 Französischen Grammen justirt und gestempelt worden sind, bis weiter noch erlaubt. Ueberhaupt soll Unser Ministerium für die Herzogthümer Holstein und Lauenburg ermächtigt sein, bei gewährter Reciprocität die in den übrigen Landestheilen der Monarchie wie in den Nachbarländern nach dem Pfunde zu 500 Grammen in den nach den §§. 5—7 zulässigen Größen gestückelten und gehörig geeichten Gewichte im Herzogthume Lauenburg im Verkehr zuzulassen.

§. 14. Der Besitz oder Gebrauch unrichtiger, gleicharmiger Waagebalken unterliegt einer Strafe von 2—6 Rthlr. L. M. für jeden unrichtig befundenen Waagebalken.

In allen Fällen, wo nach Vorschrift dieses Gesetzes (§§. 9 fg.) bei Wägungen gestempelte Gewichte anzuwenden sind, sollen dazu außer den erwähnten gleicharmigen Waagebalken, welche keiner Stempelung bedürfen, nur gestempelte Römische Waagen, s. g. Besemer, oder Brückenwaagen gebraucht werden.

Der unerlaubte Besitz oder Gebrauch oder das öffentliche Feilhaben solcher ungestempelten Waagen, sowie der unerlaubte Gebrauch anderer Waagen unterliegt denselben Strafbestimmungen wie der Besitz oder Gebrauch resp. das Feilhaben ungeeichter Gewichte.

Es sind demnach zur Stempelung nur zuzulassen: Römische Waagen oder s. g. Besemer und solche Brückenwaagen, bei denen das Gegengewicht zum Gewichte der Last im Zustande des Gleichgewichts sich wie Eins zu Zehn oder wie Eins zu Hundert verhält. Außerdem ist die Regierung ermächtigt, auch den Gebrauch an sich nicht stempelfähiger Wägevorrichtungen nach näherer Untersuchung der Konstruktion derselben für einzelne Fälle und Betriebszwecke speziell zu gestatten.

§. 18. Die Stempelung der Gewichte und Waagen geschieht mittelst Stempel, die Unsere Namens-Chiffer und unter derselben den Anfangs-Buchstaben der Namen des Eichmeisters und des Eichortes enthalten müssen.

Die Eichmeister werden speziell auf den getreuen Gebrauch dieser Stempel verpflichtet; zu ihrer Kontrolirung dienen s. g. Eichscheine, welche von dem ersten Mitgliede des Eichamtes auszustellen sind und bei Vermeidung einer eventuellen Nacherlegung der tarifmäßigen Eichungsgebühr von den Besitzern gestempelter Gewichte und Waagen den Behörden auf Verlangen nöthigenfalls müssen produzirt werden können.

§. 19. Ueber das Material, aus welchem die zur Eichung anzunehmenden Gewichte und Waagen zu bestehen haben werden, sowie die nähere Einrichtung der Gewichte und die Einrichtung der Waagen, ferner die s. g. Toleranz oder die mit Rücksicht auf die Vornahme der Stempelung zulässige Abweichung der einzelnen Gewichtsstücke von ihrer Normalschwere, desgleichen überhaupt über das ganze von den Eichungsbehörden zu beobachtende Eichungs- und Geschäftsverfahren und die für die Eichung der Gewichte und Waagen künftig zu berechnenden Gebühren, endlich in Betreff der wider den Gebrauch unstatthafter oder ungenauer Gewichte und Wägevorrichtungen einzuführenden Kontrolmaßregeln werden die erforderlichen spezielleren Vorschriften erlassen werden.

§. 20. Dieses Gesetz tritt, sofern nicht eine weitere nothwendige Befristung von Uns Allerhöchst gewährt werden sollte, mit dem 1. Januar 1862 in Kraft[1]).

§. 22. Die Verordnung vom 20. Februar 1741, soweit dieselbe die Gewichte betrifft, und die auf dieselbe sich beziehenden späteren Erlasse werden von dem Zeitpunkt, an welchem dieses Gesetz in Kraft treten wird, hierdurch außer Gültigkeit gesetzt.

Statistik.

Waarenverzollungen und Abfertigungen, sowie Zolleinnahmen des Zollvereins im 1. bis 3. Quartal 1861.

Die Zolleinnahme aus den Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben stellt sich für die neun ersten Monate des Jahres 1861 im Ganzen auf	17,652,216 Rthlr.
In den drei ersten Quartalen des Vorjahres[2]) betrug diese Einnahme	17,617,824 „
mithin in diesem Jahre mehr	34,392 Rthlr.

Wie die vorstehende Einnahme-Vergleichung ersehen läßt, beträgt die Mehr-Einnahme bei den Eingangs-Abgaben 383,323 Rthlr., was gegen das Vorjahr einer Steigerung von etwas über zwei Prozenten gleichkommt. Bei den Aus- und Durchgangs-Abgaben haben sich dagegen Minder-Einnahmen von bezüglich 62,761 Rthlr. und 286,170 Rthlr. herausgestellt, welche hauptsächlich der mit dem ersten März d. J. eingetretenen Aufhebung des Durchgangszolles und der damit im Zusammenhange stehenden Befreiung mehrerer Artikel vom Ausgangszolle zuzuschreiben sind. Die Mehr-Einnahmen bei den Eingangs-Abgaben sind vorzugsweise durch den gesteigerten Eingang von rohem Kaffee veranlaßt worden; in dieser Beziehung war es besonders von Einfluß, daß die von den Kaufleuten gehegten Erwartungen in Betreff des Sinkens der Kaffeepreise nicht allein nicht in Erfüllung gegangen, sondern die Preise vielmehr gestiegen sind, unter welchen Umständen, bei gänzlich geräumten Lagerbeständen, bedeutende Ankäufe stattgefunden haben. Außerdem haben zum Theil nicht unbeträchtliche Mehrverzollungen bei Roheisen, ganz groben Eisengußwaaren, trockenen Südfrüchten, Gewürzen, Butter aus Oesterreich, Käse, geschältem Reis, unbearbeiteten Tabaksblättern, beim Vieh und bei Wollenwaaren stattgehabt.

Was die stattgehabten Minderverzollungen betrifft, so sind solche am erheblichsten bei Getreide, Hülsenfrüchten rc. und bei Wein in Fässern gewesen, demnächst aber auch, wenngleich in geringerem Umfange, bei baumwollenen Waaren, rohem Leinengarn, Maschinengespinnst, gebleichtem und gefärbtem Leinengarn, Heringen, Syrup, Rohzucker für vereinsländische Siedereien und Oel in Fässern. Hinsichtlich der beiden zuerst genannten Artikel ist auf die Bemerkungen zu der Einnahme-Vergleichung für die ersten beiden Quartale (H. A. 1861 II. S. 216) zu verweisen.

---

[1]) Nach einer Bekanntmachung der Königlichen Regierung des Herzogthums Lauenburg ist für das Inkrafttreten des Gesetzes, betreffend die Einführung des Pfundes zu 500 Grammen als Landesgewicht für das Herzogthum Lauenburg, eine weitere Befristung gewährt und bestimmt, daß das gedachte Gesetz mit dem 1. März 1862 in Kraft treten solle.

[2]) Vgl. H. A. 1861 I. S. 41.

A. Uebersicht der wichtigeren im 1. bis 3. Quartal 1861 zum Eingange verzollten oder zollfrei abgefertigten Gegenstände, sowie einiger wichtigen Ausfuhr-Artikel, verglichen mit dergleichen Abfertigungen im 1. bis 3. Quartal 1860.

Pos. des Zolltarifs		Waarengattung.		Tarifsatz. Rthlr.	Tarifsatz. Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	Also im Jahre 1861 weniger.
		I. Waaren-Eingang.							
1.		Abfälle: von Gerbereien das Leimleder, Thierflechsen, Abfälle und Theile von rohen Häuten und Fellen ꝛc. .	Ctr.	frei.		67,928	67,488	440	.
2.		Baumwolle und Baumwollenwaaren:							
	a.	Rohe Baumwolle	»	frei.		1,590,760	1,253,646	337,114	.
	b.	Baumwollengarn, ungemischt oder gemischt, mit Wolle oder Leinen:							
		1) ungebleichtes, ein- und zweidrähtiges und Watten	»	3	—	340,746	337,625	3,121	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	1	22½	196	811	.	615
		2) ungebleichtes, drei- und mehrdrähtiges, ingleichen alles gebleichte ꝛc. Garn	»	8	—	4,434	4,367	67	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	1	22½	334	423	.	89
	c.	Baumwollene, desgleichen aus Baumwolle und Leinen ohne Beimischung von Seide, Wolle und anderen Thierhaaren gefertigte Zeuge und Strumpfwaaren, Spitzen ꝛc.	»	50	—	6,833	7,882	.	1,049
		Außerdem aus Oesterreich	»	30	—	284	220	64	.
3.		Blei und Bleiwaaren:							
	a.	1) Blei, rohes, in Blöcken, Mulden ꝛc., auch altes	»	—	7½	4,464	6,487	.	2,023
		Zum Schiffsbau	»	frei.		3	.	3	.
5.		Droguerie- und Apotheker-, auch Farbewaaren:							
	a.	1) Chemische Fabrikate für den Medizinal- und Gewerbsgebrauch ꝛc.	»	3	10	14,670	15,469	.	799
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		21,136	27,572	.	6,436
	b.	Alaun	»	1	10	3,324	756	2,568	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	—	15	3,433	6,190	.	2,757
	d.	Eisenvitriol (grüner), Eisenbeizen, einschließlich Eisenrostwasser	»	—	7½	25,065	28,914	.	3,849
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		10,590	12,979	.	2,389
	e.	Folgende rohe Erzeugnisse des Mineral-, Thier- und Pflanzenreichs:							
		1) Krapp	»	—	2½	43,244	58,333	.	15,089
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		39	77	.	38
		2) Aloe, Galläpfel, Kreuzbeeren ꝛc.	»	frei.		100 176	139,166	.	38,990
		Harze aller Art ꝛc.	»	frei.		193,528	448,560	.	255,032
		Salpeter, gereinigter und ungereinigter	»	frei.		125,466	101,663	23,803	.
		Schwefel	»	frei.		267,025	227,986	39,039	.
		3) Alkanna, Alkermes, Avignonbeeren ꝛc., ferner Myrobalanen, Palmnüsse ꝛc.	»	frei.		135,564	153,049	.	17,485
		Ackerdoppern (Knoppern)	»	frei.		14,700	9,550	5,150	.
		Gummielasticum, in der ursprünglichen Form von Schuhen, Flaschen ꝛc.	»	frei.		10,528	8,947	1,581	.
		Hölzer, außereuropäische für Tischler ꝛc. in Blöcken und Bohlen	»	frei.		62,144	65,195	.	3,051
		Indigo	»	frei.		25,882	18,371	7,511	.
		Wallfischbarten, rohes Fischbein	»	frei.		2,655	2,444	211	.
		Anm. 1. Cichorien, getrocknete	»	—	15	7,944	7,013	931	.
		Anm. 1. Seegras (Seetang)	»	—	15	2,313	2,673	.	360
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		2	4	.	2
		Anm. 1. Wachs	»	—	15	5,501	5,014	487	.
		Anm. 1. Andere rohe Erzeugnisse des Mineral-, Thier- und Pflanzenreichs ꝛc.	»	—	15	55,372	55,195	177	.
		Außerdem	»	—	10	2,023	173	1,850	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		876	1,297	.	421

Pos. des Zolltarifs.	Waarengattung.		Tarifsatz. Rthlr.	Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	weniger.
5. f.	Farbehölzer:							
	1) in Blöcken	Ctr.	frei.		293,712	389,886	.	96,174
	2) gemahlen oder geraspelt	„	—	5	17,998	23,497	.	5,499
g.	Kupfervitriol, gemischter ꝛc. und weißer, Wasserglas ꝛc., Schwefelsaures Ammoniak, chromsaures Kali	„	1	—	15,527	17,682	.	2,155
	Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		550	442	108	.
	Soda, ungereinigte und gereinigte	„	1	—	67,426	78,630	.	11,204
h.	Mineralwasser, natürliches, in Flaschen oder Krügen	„	—	7½	1,524	1,235	289	.
	Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		24,502	14,502	10,000	.
i.	Pott- (Waid-) Asche; gemahlene Kreide	„	—	5	103,950	120,449	.	16,499
	Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		.	36	.	36
k.	2) Schwefelsäure	„	1	10	95	105	.	10
	Außerdem aus Oesterreich	„	—	15	3,658	4,989	.	1,331
l.	Schwefelsaures und salzsaures Kali	„	—	5	2,672	1,330	1,342	.
m.	Terpentinöl (Kienöl), außerdem Fischspeck	„	—	10	41,357	44,368	.	3,011
	Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		625	167	458	.
	Außerdem Produkt der inländischen Küstenfischerei	„	frei.		858	.	858	.
6.	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren:							
a.	Roheisen aller Art, altes Brucheisen, Eisenfeile, Hammerschlag	„	—	10	1,850,483	1,505,992	344,491	.
	Zum Schiffsbau	„	frei.		861	1,424	.	563
	Außerdem	„	—	7½	2,909	1,989	920	.
	Außerdem aus Oesterreich	„	—	5	5,644	3,421	2,223	.
b.	1) Geschmiedetes und gewalztes Eisen ꝛc., in Stäben von ½ □ Zoll Preußisch im Querschnitt und darüber, Luppeneisen	„	1	15	73,881	90,837	.	16,956
	Zum Schiffsbau	„	frei.		10,087	9,268	819	.
	Außerdem aus Oesterreich	„	—	20	10,461	9,847	614	.
	2) Eisenbahnschienen	„	1	15	7,594	3,511	4,083	.
	Außerdem aus Oesterreich	„	—	20	13	.	13	.
	In Folge besonderer Uebereinkunft	„	frei.		48,393	.	48,393	.
	3) Roh- und Cementstahl, Guß- und raffinirter Stahl	„	1	15	24,318	29,996	.	5,678
	Außerdem aus Oesterreich	„	—	20	13,676	14,438	.	762
	Anm. 1. Rohstahl, seewärts von der Russischen Grenze bis zur Weichselmündung einschließlich auf Erlaubnißscheine für Stahlfabriken	„	—	15	4,136	2,496	1,640	.
c.	Geschmiedetes ꝛc. Eisen ꝛc. in Stäben von weniger als ½ □ Zoll Preußisch im Querschnitt	„	2	15	9,341	11,210	.	1,869
	Zum Schiffsbau	„	frei.		7,974	9,409	.	1,435
	Außerdem aus Oesterreich	„	1	22½	66	.	66	.
	Außerdem	„	—	20	89	218	.	129
d.	Façonnirtes Eisen in Stäben ꝛc., ingleichen: Radkranzeisen zu Eisenbahnwagen. Anm. c. zu 3	„	3	—	32,509	28,654	3,855	.
	Zum Schiffsbau	„	frei.		15,397	15,146	251	.
	Außerdem aus Oesterreich	„	1	—	1,738	784	954	.
	Inventarienstücke von Seeschiffen	„	1	—	.	8	.	8
	Desgleichen	„	1	15	76	48	28	.
	In Folge besonderer Uebereinkunft	„	frei.		3	5	.	2
e.	Weißblech, gefirnißtes Eisenblech, polirtes Stahlblech ꝛc.	„	4	—	10,564	8,780	1,784	.
	Zum Schiffsbau	„	frei.		1	.	1	.
	Außerdem aus Oesterreich	„	1	22½	1,858	665	1,193	.
f.	Eisen- und Stahlwaaren:							
	1) Ganz grobe Gußwaaren in Oefen, Platten, Gittern ꝛc.	„	1	—	118,832	86,580	32,252	.
	Zum Schiffsbau	„	frei.		497	399	98	.
	Außerdem aus Oesterreich	„	—	15	4,239	1,938	2,301	.
	2) Grobe, die aus geschmiedetem Eisen ꝛc. gefertigt sind ꝛc.	„	6	—	27,518	27,086	432	.
	Zum Schiffsbau	„	frei.		1,476	1,455	21	.
	Außerdem aus Oesterreich	„	2	—	10,990	9,423	1,567	.
	3) Feine, aus feinem Eisenguß ꝛc.	„	10	—	5,635	5,384	251	.
	Zum Schiffsbau	„	frei.		1	.	1	.
	Außerdem aus Oesterreich	„	3	5	502	472	30	.

Pos. des Zoll-tarifs.	Waarengattung.	Tarifsatz. Rthlr.	Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	weniger.
7.	**Erze:**						
a.	Eisen- und Stahlstein-, Stufen .... Ctr.	frei.		418,282	328,490	89,792	.
b.	Galmei, Zinkblende .... „	frei.		237,327	157,381	79,946	.
8.	**Flachs, Werg, Hanf, Heede** .... „	—	5	256,862	324,943	.	68,081
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		34,226	31,418	2,808	.
9.	**Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien, auch Beeren:**						
a.	Getreide und Hülsenfrüchte, und zwar:						
	1) Weizen und andere unter 9 a. 2. nicht besonders genannte Getreidearten .... Schfl.	—	2	665,347	2,885,398	.	2,220,051
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		3,185,652	1,196,505	1,989,147	.
	Aus den Enklaven .... „	frei.		356	203	153	.
	Zinskorn, laut Uebereinkunft .... „	frei.		3	4	.	1
	Bohnen, Erbsen, Hirse, Linsen, Wicken .... „	—	2	65,717	324,190	.	258,473
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		132,746	111,134	21,612	.
	Aus den Enklaven .... „	frei.		8	10	.	2
	2) Roggen .... „	—	½	2,326,015	6,975,602	.	4,649,587
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		300,186	2,254,500	.	1,954,314
	Aus den Enklaven .... „	frei.		515	234	281	.
	Zinskorn, laut Uebereinkunft .... „	frei.		136	139	.	3
	Gerste, auch gemalzte .... „	—	⅓	87,098	366,533	.	279,435
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		578,268	1,147,231	.	570,963
	Aus den Enklaven .... „	frei.		96	21	75	.
	Zinskorn, laut Uebereinkunft .... „	frei.		17	25	.	8
	Hafer, Buchweizen, unenthülseter Spelz (Dinkel) „	—	⅓	125,946	593,373	.	467,427
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		897,732	852,344	45,388	.
	Aus den Enklaven .... „	frei.		167	95	72	.
	Zinskorn, laut Uebereinkunft .... „	frei.		61	61	.	.
b.	Sämereien und Beeren:						
	1) Anis und Kümmel .... Ctr.	1	—	1,263	3,262	.	1,999
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		549	3,920	.	3,371
	2) Hanfsaat .... „	—	1¼	6,594	11,669	.	5,075
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		1,970	3,024	.	1,054
	Leinsaat und Leindotter .... „	—	1¼	209,432	450,604	.	241,172
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		25,047	22,301	2,746	.
	Aus den Enklaven .... „	frei.		.	1	.	1
	Mohnsaamen .... „	—	1¼	2,231	4,217	.	1,986
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		385	2,353	.	1,968
	Raps, Rübesaat .... „	—	1¼	185,233	275,733	.	90,500
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		178,897	429,487	.	250,590
	Aus den Enklaven .... „	frei.		331	32	299	.
	3) Kleesaat .... „	—	5	15,791	9,019	6,772	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		64,571	75,586	.	11,015
	Aus den Enklaven .... „	frei.		.	59	.	59
	Alle nicht namentlich aufgeführte Sämereien .... „	—	5	5,812	7,750	.	1,938
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		1,006	540	466	.
	Wachholderbeeren .... „	—	5	103	889	.	786
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		2,962	1,492	1,470	.
10.	**Glas und Glaswaaren:**						
a.	Grünes Hohlglas (Glasgeschirr) .... „	1	—	205	241	.	36
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		152	96	56	.
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		1,542	1,765	.	223
c.	Gepreßtes, geschliffenes, abgeriebenes, geschnittenes, gemustertes weißes Glas 2c. .... „	6	—	1,282	1,377	.	95
	Außerdem aus Oesterreich .... „	2	—	8,454	7,306	1,148	.
d.	Spiegelglas:						
	Anm. Rohes ungeschliffenes Spiegelglas .... „	—	15	25,862	30,392	.	4,530
e.	Farbiges, bemaltes oder vergoldetes Glas 2c., auch Glaswaaren in Verbindung mit unedlen Metallen 2c. „	10	—	469	476	.	7
	Außerdem aus Oesterreich .... „	3	5	5,361	4,906	455	.

Pos. des Zolltarifs.	Waarengattung.	Tarifsatz. Rthlr.	Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	weniger.
11.	Häute, Felle und Haare:						
a.	Rohe 2c. Häute und Felle zur Lederbereitung 2c., ingleichen rohe Pferdehaare .... Ctr.	frei.		358,642	350,658	27,984	.
b.	Felle zur Pelzwerk- (Rauchwaaren-) Bereitung ...... „	—	20	18,431	19,972	.	1,541
	Außerdem Robbenfelle .... „	frei.		75	514	.	439
c.	Hasen- und Kaninchenfelle, rohe, und -Haare........ „	frei.		6,659	8,473	.	1,814
d.	Haare von Rindvieh, Ziegenhaare .... „	frei.		5,748	6,812	.	1,064
12.	Holz und Holzwaaren 2c.:						
a.	Brennholz beim Wassertransport .... Klafter	—	2⅓	17,743	15,452	2,291	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei		4,950	5,700	.	750
b.	Bau- und Nutzholz beim Wassertransport oder beim Landtransport zur Verschiffungsablage:						
	Anm. 2. In den östlichen Preußischen Provinzen, ferner in den Häfen von Hannover und Oldenburg:						
	aa) Blöcke oder Balken von hartem Holze .... Stck.	—	6	78,606	89,435	.	10,829
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		5,901	1,095	4,806	.
	bb) Blöcke oder Balken von weichem Holze ...... „	—	1⅓	1,206,566	1,259,031	.	52,465
	Außerdem aus Bremen......................... „	frei.		7,427	7,810	.	383
	In Folge besonderer Uebereinkunft .... „	frei.		21	.	21	.
	cc) Bohlen, Bretter, Latten 2c. .... Schiffslast	—	15	43,722	49,645	.	5,923
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		46	.	46	.
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		202	137	65	.
	In Folge besonderer Uebereinkunft........ „	frei.		19	24	.	5
	In den übrigen Theilen des Vereins:						
	1) Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Ahorn- 2c. Holz „	1	—	16	395	.	379
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		297	.	297	.
	2) Buchen-, Fichten-, Tannen- 2c. und anderes weiche Holz 2c.......................... „	—	10	1,417	2,493	.	1,076
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		56,859	46,509	10,350	.
	3) Sägewaaren, Faßholz, (Dauben) 2c.:						
	α) aus den unter 1 genannten Holzarten „	1	10	61	29	32	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		1,093	1,316	.	223
	β) aus den unter 2 genannten Holzarten „	—	20	1,467	2,595	.	1,128
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		16,760	6,037	10,723	.
	Anm. Holz in geschnittenen Fournieren 2c. .... Ctr.	1	—	4,642	4,620	22	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	—	15	1,477	630	847	.
	Anm. Korkstöpfel, gewöhnliche.................... „	1	—	8,479	8,537	.	58
	Außerdem aus Oesterreich...................... „	—	15	12	.	12	.
c.	1) Holzborke oder Gerberlohe.................... „	frei.		106,998	71,628	35,370	.
	2) Holzkohlen .... „	frei.		108,601	112,139	.	3,538
d.	Holzasche.. „	frei.		1,413	2,952	.	1,539
e.	Hölzerne Hausgeräthe (Meubles) und andere Tischler- 2c. Waaren 2c.................................. „	3	—	3,342	2,983	359	.
	Außerdem aus Oesterreich...................... „	1	—	1,112	832	280	.
	Außerdem aus Bremen.......................... „	frei.		.	2	.	2
f.	Feine Holzwaaren (ausgelegte Arbeit), sogenannte Nürnberger Waaren 2c. .... „	10	—	2,503	2,600	.	97
	Außerdem aus Oesterreich...................... „	3	5	1,827	1,480	347	.
h.	Grobe Böttcherwaaren, gebrauchte.................. „	—	5	8,829	9,236	.	407
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		1,564	2,034	.	470
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		9,552	7,317	2,235	.
	nach Pos. 12 zu e. und h. Anm. Grobe, rohe, ungefärbte Böttcher-, Drechsler-, Tischler- 2c. Waaren, bloß gehobelte Holzwaaren und Wagnerarbeiten 2c. „	—	15	14,743	17,480	.	2,737
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		22,818	20,459	2,359	.
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		12,911	15,201	.	2,290
	Grobe Maschinen von Holz .... „	—	15	9,852	6,213	3,639	.
	Außerdem aus Oesterreich...................... „	frei.		359	151	208	.
	Außerdem aus Bremen.......................... „	frei.		658	4	654	.
13.	Hopfen.. „	2	15	6,742	3,011	3,731	.
14.	Instrumente:						
b.	Astronomische 2c. .... „	6	—	1,277	670	607	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	2	—	99	70	29	.

Pos. des Zolltarifs.	Waarengattung.	Tarifsatz. Rthlr.	Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	weniger.
15.	Kalender ... Ctr.	.	.	13	16	.	3
	Außerdem ... Stck.		.	3,726	3,302	424	.
19.	Kupfer und Messing und Kupfer- und Messingwaaren:						
a.	Geschmiedetes, gewalztes, gegossenes zu Geschirren rc. .. Ctr.	6	—	597	552	45	.
	Zum Schiffsbau ... »	frei.		2,068	583	1,485	.
	Außerdem aus Oesterreich ... »	1	22½	217	141	76	.
b.	Waaren: Kessel, Pfannen und dergl., Gürtler- und Nadlerwaaren rc. ... »	10	—	5,623	4,912	711	.
	Zum Schiffsbau ... »	frei.		222	126	96	.
	Außerdem aus Oesterreich ... »	3	5	248	285	.	37
	Anm. Roh- (Stück-) Messing, Roh- oder Schwarzkupfer rc. ... »	—	15	74,508	66,233	8,275	.
	Zum Schiffsbau ... »	frei.		.	14	.	14
	Außerdem aus Oesterreich ... »	frei.		3,807	2,589	1,218	.
20.	Kurze Waaren:						
a.	aus Perlmutter, dergleichen aus feinen Metallgemischen, echten Perlen, Korallen oder Steinen rc., aber in Verbindung mit Fischbein, Glas rc. ... »	50	—	1,125	1,155	.	30
	Außerdem ... »	35	—	39	63	.	24
	Desgleichen ... »	21	—	15	13	2	.
	Außerdem aus Oesterreich ... »	10	15	2	4	.	2
21.	Leder, Lederwaaren und ähnliche Fabrikate:						
a.	1) Lohgare oder nur lohroth gearbeitete Häute, Fahlleder, Sohlleder rc. ... »	6	—	2,902	2,274	628	.
	Außerdem aus Oesterreich ... »	1	22½	869	842	27	.
	2) Gummiplatten und mehr oder weniger gereinigte Guttapercha; Gummifäden außer Verbindung mit anderen Materialien; Kratzenleder, auch künstliches auf Erlaubnißscheine ... »	3	—	2,965	2,808	157	.
	Außerdem aus Oesterreich ... »	1	22½	1	.	1	.
b.	Brüsseler und Dänisches Handschuhleder, auch Corduan rc., alles gefärbte rc. Leder rc. ... »	8	—	611	1,038	.	427
	Außerdem aus Oesterreich ... »	1	22½	208	120	88	.
	Anm. Halbgare, sowie bereits gegerbte, noch nicht gefärbte oder weiter zugerichtete Ziegen- und Schaffelle ... »	—	15	8,367	8,873	.	506
c.	Grobe Schuhmacher- und Sattler- rc. Waaren, Blasebälge rc. ... »	10	—	1,945	1,718	227	.
	Außerdem aus Oesterreich ... »	5	—	207	159	48	.
d.	1) Feine Lederwaaren von Corduan rc. ... »	22	—	927	1,205	.	278
	Außerdem aus Oesterreich ... »	10	15	153	141	12	.
	Desgleichen ... »	21	—	25	5	20	.
	2) Lederne Handschuhe ... »	44	—	104	94	10	.
	Außerdem aus Oesterreich ... »	21	—	79	46	33	.
22.	Leinengarn, Leinwand und andere Leinenwaaren: (d. i. Garn und Webe- oder Wirkwaaren aus Flachs, Hanf, Werg und anderen vegetabilischen Spinnstoffen, mit Ausnahme der Baumwolle.)						
a.	Rohes Garn:						
	1) Maschinengespinnst ... »	2	—	27,110	42,458	.	15,348
	Außerdem aus Oesterreich ... »	—	15	21,276	11,992	9,284	.
	2) Handgespinnst ... »	—	5	1,236	741	495	.
	Außerdem aus Oesterreich ... »	frei.		2,440	1,358	1,082	.
b.	Gebleichtes, desgleichen bloß abgekochtes oder gebüktes (geäschertes), ferner gefärbtes Garn ... »	3	—	23,174	30,440	.	7,266
c.	Zwirn ... »	4	—	9,236	9,571	.	335
d.	1) Graue Packleinwand ... »	—	20	31,231	23,833	7,398	.
	2) Segeltuch ... »	—	20	1,528	2,307	.	779
	Außerdem zu ⅓ des tarifmäßigen Zollsatzes ... »	.		.	3	.	3
	In Folge besonderer Uebereinkunft ... »	frei.		2	2	.	.

Pos. des Zoll-tarifs.		Waarengattung.	Tarifsatz. Rthlr.	Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	weniger.
22.	e.	Rohe Leinwand, roher Zwillich und Drillich .... Ctr.	4	—	8,271	7,577	694	.
		Außerdem .... „	frei.		12,373	11,760	613	.
		Aus den Enklaven .... „	frei.		14	46	.	32
	f.	Gebleichte, gefärbte, gedruckte ꝛc. Leinwand ꝛc., zugerichteter Zwillich und Drillich .... „	20	—	1,162	1,129	33	.
24.		Lumpen und andere Abfälle zur Papierfabrikation:						
	a.	Leinene, baumwollene und wollene Lumpen, auch macerirte ꝛc., Papierspähne, Makulatur .... „	frei.		29,656	18,206	11,450	.
	b.	Alte Fischernetze, altes Tauwerk und Stricke .... „	frei.		1,945	4,792	.	2,847
25.		Material- und Spezerei-, auch Konditorwaaren und andere Konsumtibilien:						
	a.	Bier aller Art in Fässern, auch Meth in Fässern ... „	2	15	7,585	7,761	.	176
	b.	Branntwein und Hefe:						
		α) Branntwein, Arrak, Rum ꝛc. .... „	8	—	27,358	28,153	.	795
		Aus den Enklaven .... „	frei.		10	20	.	10
		Franzbranntwein und versetzte Branntweine ..... „	8	—	2,140	2,157	.	17
		β) Hefe aller Art, mit Ausnahme der Bier- und Weinhefe .... „	11	—	4,385	5,717	.	1,332
		Außerdem .... „	—	15	149	75	74	.
	f.	Wein und Most, auch Cider:						
		α) in Fässern .... „	6	—	121,937	146,849	.	24,912
		Außerdem aus Prozessen .... „	8	—	.	54	.	54
		Aus den Enklaven .... „	frei.		2,411	1,357	1,054	.
		β) in Flaschen .... „	8	—	25,213	25,417	.	204
	g.	Butter .... „	3	20	2,398	1,131	1,267	.
		Außerdem nach Anm. 1. .... „	1	—	919	903	16	.
		Außerdem nach Anm. 2. .... „	frei.		689	1,229	.	540
		Außerdem aus Oesterreich .... „	1	15	30,097	13,851	16,246	.
		Aus den Enklaven .... „	frei.		3	25	.	22
	h.	Fleisch, ausgeschlachtetes: frisches und zubereitetes ꝛc. „	2	—	7,308	4,465	2,843	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	1	15	20,506	8,468	12,038	.
		Aus den Enklaven .... „	frei.		4	2	2	.
		Außerdem laut Vertrags .... „	frei.		113	.	113	.
	i.	Südfrüchte ꝛc.:						
		α) Frische Südfrüchte:						
		1) Apfelsinen, Citronen ꝛc. .... „	2	—	42,762	44,641	.	1,879
		2) ausgezählte .... Stck.	100 St.	20 Sgr.	102,532	83,661	18,871	.
		β) Trockene und getrocknete Datteln, Feigen ꝛc. ... Ctr.	4	—	112,015	100,287	11,728	.
	k.	Gewürze:						
		1) Galgant, Ingber, Cardamom, Kubeben, Muskatnüsse ꝛc. .... „	6	15	6,062	6,364	.	302
		2) Pfeffer und Piment .... „	6	15	33,091	28,341	4,750	.
		3) Zimmet und Zimmet-Cassia, Zimmetblüthe ...... „	6	15	6,056	6,486	.	430
	l.	Häringe .... Tonnen	1	—	159,802	211,372	.	51,570
	m.	α) Kaffee, roher und Kaffeesurrogate .... Ctr.	5	—	1,052,567	955,299	97,268	.
		β) Kakao in Bohnen und Kakaoschalen .... „	6	15	12,414	12,832	.	418
	o.	Käse aller Art .... „	3	20	25,701	21,121	4,580	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	1	—	3,841	3,667	174	.
	p.	Konfitüren, Zuckerwerk, Kuchenwerk ꝛc. .... „	11	—	4,782	5,091	.	309
		Außerdem aus Oesterreich .... „	7	—	187	84	103	.
		Desgleichen .... „	5	—	1	3	.	2
	q.	α) Kraftmehl, Nudeln, Puder, Arrowroot, Sago ꝛc., Tapioka .... „	2	—	5,157	4,799	358	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		3,991	2,726	1,265	.
		β) Mühlenfabrikate aus Getreide und Hülsenfrüchten, nämlich geschrotene oder geschälte Körner ꝛc. ...... „	—	15	24,788	33,448	.	8,660
		Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		226,650	151,144	75,506	.
		Außerdem .... „	frei.		221	.	221	.
	r.	Muschel- oder Schaalthiere aus der See, als: Austern ꝛc., ausgeschälte Muscheln ꝛc. .... „	4	—	3,498	4,325	.	827
		Außerdem Produkt der vereinsländischen Seefischerei „	frei.		183	168	15	.
	s.	Reis:						
		1) geschälter .... „	1	—	492,024	473,206	18,818	.

Pos. des Zolltarifs.		Waarengattung.		Tarifsatz. Rthlr.	Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	weniger.
25.	t.	Salz (Kochsalz, Steinsalz)	Ctr.	.		472,222	512,161	.	39,939
	u.	Syrup	»	3	—	43,688	52,781	.	9,093
		Außerdem	»	2	15	12,392	.	12,392	.
		Außerdem aus Prozessen	»	4	—	.	8	.	8
	v.	Tabak:							
		1) Tabaksblätter, unbearbeitete und Stengel	»	4	—	441,122	428,752	12,370	.
		2) Tabaksfabrikate:							
		α) Rauchtabak in Rollen rc. oder geschnitten rc.	»	11	—	5,752	6,539	.	787
		β) Cigarren	»	20	—	8,261	8,304	.	43
	w.	Thee	»	8	—	16,581	16,422	159	.
	x.	Zucker:							
		3) Rohzucker für inländische Siedereien rc.	»	5	—	50,887	60,515	.	9,628
		Außerdem	»	4	7½	15,295	.	15,295	.
26.		Oel, in Fässern eingehend:							
	a.	Baumöl	»	1	10	16,318	20,748	.	4,430
		Anm. 1. Baumöl in Fässern, wenn bei der Abfertigung auf den Centner 1 Pfd. Terpentinöl oder ¼ Pfd. Rosmarinöl zugesetzt worden	»	frei.		74,976	84,313	.	9,337
	b.	Anderes Oel	»	—	15	456,590	545,760	.	89,170
		Anm. 2. Sogenannte Oelkuchen rc., ingleichen Mehl aus solchen Kuchen rc.	»	—	1	45,524	28,647	16,877	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		116,791	132,074	.	15,283
27.		Papier und Pappwaaren:							
	a.	Ungeleimtes, rc. Druckpapier, auch grobes (weißes und gefärbtes) Packpapier	»	1	—	745	3,691	.	2,946
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		12,856	9,663	3,193	.
	b.	Geleimtes Papier, ungeleimtes feines, buntes rc.	»	5	—	1,616	1,330	286	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	1	—	2,685	1,933	752	.
		Außerdem	»	frei.		1	4	.	3
30.		Seide und Seidenwaaren:							
		Seide, rohe ungefärbte rc., auch rohe Floretseide rc.	»	—	15	14,562	13,249	1,313	.
	a.	Gefärbte Seide und Floretseide, ferner Garn aus Baumwolle und Seide	»	8	—	1,410	1,409	1	.
	b.	Seidene Zeug- und Strumpfwaaren, Tücher, Blonden rc. und Borten theilweise aus Seide	»	110	—	4,120	4,146	.	26
		Außerdem aus Oesterreich	»	80	—	58	71	.	13
	c.	Dergleichen Waaren, in welchen außer Seide rc. auch andere Spinnmaterialien rc. enthalten sind rc.	»	55	—	1,974	1,853	121	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	50	—	182	115	67	.
31.		Seife:							
	b.	Gemeine weiße	»	3	10	1,896	2,059	.	163
33.		Steine und Steinwaaren:							
		Anm. Große Marmor-Arbeiten rc., feine Schleif- und Wetzsteine rc.	»	—	15	2,554	2,374	180	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		565	702	.	137
34.		Steinkohlen	»	—	1¼	258,686	200,395	58,291	.
		Außerdem	»	—	⅓	9,425,555	10,643,823	.	1,218,268
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		175,308	172,227	3,081	.
		In Folge besonderer Uebereinkunft	»	frei.		2,660,939	1,395,844	1,265,095	.
35.		Stroh-, Rohr- und Bastwaaren:							
	a.	Matten und Fußdecken, ordin. von Bast, Stroh rc.:							
		1) ungefärbt	»	—	5	16,536	7,406	9,130	.
		Außerdem aus Bremen	»	frei.		96	152	.	56
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		870	13	857	.
36.		Talg und Stearin:							
	a.	Talg	»	1	—	21,737	14,457	7,280	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	—	15	11	.	11	.

Pos. des Zoll-tarifs.		Waarengattung.	Tarifsatz.		Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861	
			Rthlr.	Sgr.			mehr.	weniger.
37.		Theer ꝛc. Daggert, Pech .... Ctr.	—	5	79,102	67,708	11,394	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		1,526	1,146	380	.
38.		Töpferwaaren:						
	a.	Gemeine Töpferwaaren, Fliesen ꝛc. .... „	—	10	23,786	17,831	5,955	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		5,362	4,999	363	.
		Außerdem aus Bremen .... „	frei.		2,991	2,037	954	.
39.		Vieh:						
	a.	Pferde, Maulesel, Maulthiere, Esel .... Stck.	1	10	24,844	21,740	3,104	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		8,341	6,216	2,125	.
		Außerdem nach Anm. 3a .... „	—	15	253	240	13	.
		Aus den Enklaven .... „	frei.		24	21	3	.
	b.	Rindvieh:						
		1) Ochsen und Zuchtstiere .... „	5	—	2,133	730	1,403	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	2	15	3,981	2,836	1,145	.
		Außerdem nach Anm. 2a .... „	1	10	18,042	16,453	1,589	.
		Außerdem nach Anm. 3b .... „	2	15	3	24	.	21
		Außerdem nach Anm. 2b .... „	1	—	21	16	5	.
		Aus den Enklaven .... „	frei.		16	8	8	.
		2) Kühe .... „	3	—	10,170	8,288	1,882	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	1	15	2,495	1,302	1,193	.
		Außerdem nach Anm. 2b .... „	1	—	8,783	6,397	2,386	.
		Außerdem nach Anm. 3c .... „	1	15	160	124	36	.
		Aus den Enklaven .... „	frei.		77	76	1	.
		3) Jungvieh .... „	2	—	3,634	3,047	587	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	1	—	328	208	120	.
		Außerdem nach Anm. 2c .... „	—	20	3,679	4,038	.	359
		Außerdem nach Anm. 3d .... „	1	—	38	47	.	9
		Aus den Enklaven .... „	frei.		38	21	17	.
		4) Kälber .... „	—	5	22,434	19,659	2,775	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		9,923	7,622	2,301	.
		Aus den Enklaven .... „	frei.		29	32	.	3
	c.	Schweine:						
		1) gemästete .... „	1	—	10,564	7,460	3,104	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	—	20	42,775	21,716	21,059	.
		Aus den Enklaven .... „	frei.		91	108	.	17
		2) magere .... „	—	20	396,395	344,435	51,960	.
		Aus den Enklaven .... „	frei.		53	62	.	9
		3) Spanferkel .... „	—	5	101,381	110,747	.	9,366
		Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		26,953	22,163	4,790	.
		Aus den Enklaven .... „	frei.		289	251	38	.
	d.	Hammel .... „	—	15	35,508	28,032	7,476	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	—	10	3,823	5,480	.	1,657
		Aus den Enklaven .... „	frei.		7	24	.	17
	e.	Anderes Schafvieh und Ziegen .... „	—	5	40,175	30,301	9,874	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		16,047	12,079	3,968	.
		Aus den Enklaven .... „	frei.		36	30	6	.
40.		Wachsleinwand, Wachsmousselin, Wachstafft: Alle andere Gattungen, ingleich. Wachsmousselin, Malertuch .... Ctr.	5	—	3,391	3,172	219	.
41.		Wolle und Wollenwaaren:						
	a.	Rohe und gekämmte Schafwolle, einschließlich der Gerberwolle .... „	frei.		285,761	293,234	.	7,573
	b.	Weißes drei- oder mehrfach gezwirntes wollenes und Kameelgarn ꝛc. .... „	8	—	10,783	10,776	7	.
	c.	Wollenwaaren ꝛc.:						
		1) Bedruckte Waaren aller Art, ungewalkte Waaren ꝛc., wenn sie gemustert ꝛc. sind ꝛc. .... „	50	—	2,490	2,277	213	.
		Außerdem aus Oesterreich .... „	30	—	191	172	19	.
		2) Gewalkte, unbedruckte Tuch-, Zeug- und Filzwaaren, Strumpfwaaren ꝛc. .... „	30	—	20,703	19,477	1,226	.
		3) Fußteppiche .... „	20	—	1,228	839	389	.

Pos. des Zolltarifs.		Waarengattung.	Tarifsatz. Rthlr.	Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	weniger.
41.	c.	Anm. aa. Einfaches und doublirtes ungefärbtes Wollengarn ... Ctr.	—	15	100,522	99,251	1,271	.
42.		**Zink und Zinkwaaren:**						
	a.	Roher Zink; alter Bruchzink ... »	1	—	26	44	.	18
		Außerdem aus Oesterreich ... »	frei.		2,571	1,204	1,367	.
		Zum Schiffsbau ... »	frei.		39	.	39	.
43.		**Zinn und Zinnwaaren:**						
		Anm. Zinn in Blöcken, Stangen ꝛc., und altes Zinn »	—	15	5,784	7,156	.	1,372
		Außerdem aus Oesterreich ... »	frei.		235	370	.	135
		Aus den Kolonieen ... »	frei.		18,734	17,001	1,733	.
		In Folge besonderer Uebereinkunft ... »	frei.		10,416	4,700	5,716	.
		Zur allgemeinen Eingangsabgabe:						
		Bücher, gedruckte, sowohl gebundene als ungebundene, Landkarten und Kupferstiche ... »	—	15	13,983	12,894	1,089	.
		Außerdem aus Oesterreich ... »	frei.		6,964	2,676	4,288	.
		Federn (Bettfedern) Federspulen ... »	—	15	5,628	5,411	217	.
		Außerdem aus Oesterreich ... »	frei.		26,591	23,581	3,010	.
		Fische, gesalzene, getrocknete, geräucherte, marinirte ꝛc. »	—	15	32,096	47,866	.	15,770
		Obst, gebackenes, getrocknetes ... »	—	15	6,906	4,051	2,855	.
		Außerdem aus Oesterreich ... »	frei.		64,557	32,237	32,320	.
		Aus den Enklaven ... »	frei.		1	1	.	.
		Oeldraß ... »	—	15	5,298	4,423	875	.
		Schwämme, Waschschwämme u. bereitete Feuerschwämme »	—	15	1,263	1,125	138	.
		Außerdem aus Oesterreich ... »	frei.		921	406	515	.
		Seilerarbeit ... »	—	15	3,770	3,290	480	.
		Außerdem zu ½ des tarifmäßigen Zollsatzes ... »	.		.	2	.	2
		Außerdem zu ⅓ des tarifmäßigen Zollsatzes ... »	.		.	9	.	9
		Thran ... »	—	15	120,414	132,358	.	11,944
		Außerdem Robbenspeck ... »	frei.		4,501	5,607	.	1,106
		Besondere Gegenstände:						
		Wasserfahrzeuge:						
		Schiffe und Böte ... Stck.	.		402	300	102	.
		Werth ... Rthlr.	.		20,243	6,544[1]	.	.
		Außerdem ... Stck.	—	7½	13	17	.	4
		In Folge besonderer Uebereinkunft ... »	frei.		1	1	.	.
		Außerdem zu 2½ pCt. ... »	.		3	1	2	.
		Außerdem zu 1⅔ pCt. ... »	.		.	1	.	1
		II. Waaren-Ausgang.						
2.	a.	Rohe Baumwolle ... »	—	5	205,236	186,238	18,998	.
		Außerdem nach Oesterreich ... »	—	3½	33,058	60,033	.	26,975
		Desgleichen ... »	frei.		5	.	5	.
		Außerdem nach Polen ... »	frei.		915	.	915	.
8.		Flachs, Werg, Hanf, Heede ... »	frei.		106,908	108,347	.	1,439
11.	a.	Rohe Häute und Felle ... »	1	20	32,231	38,957	.	6,726
24.		Lumpen und andere Abfälle zur Papierfabrikation ... »	3	—	676	750	.	74
		nach Pos. 24. Anm. ... »	—	10	.	187	.	187
41.	a.	Rohe und gekämmte Schafwolle, einschließlich der Gerberwolle ... »	—	10	70,105	72,562	.	2,457
		Außerdem nach Oesterreich ... »	frei.		5,813	2,788	3,025	.
		Haidschnuckenwolle ... »	—	2½	2,973	2,396	577	.
		Rohe Seide ... »	frei.		1,085	768	317	.

[1]) Die Werthangabe der in Hannover eingeführten Schiffe und Boote (87 Stück) fehlt.

B. Vergleichung der gemeinschaftlichen Zoll-Einnahmen an Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben im 1. bis 3. Quartal 1861 mit denen in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Die zur gemeinschaftlichen Theilung gestellten Brutto-Zoll-Einnahmen, ohne Abzug des Aequivalents an Preußen für Wasserzölle 2c., betragen:

Vereinsstaaten.	Eingangs-Abgaben.		Ausgangs-Abgaben.		Durchgangs-Abgaben.		Zusammen.			
	im 1.—3. Quartal 1861.	im 1.—3. Quartal 1860.	im 1.—3. Quartal 1861.	im 1.—3. Quartal 1860.	im 1.—3. Quartal 1861.	im 1.—3. Quartal 1860.	im 1.—3. Quartal 1861.	im 1.—3. Quartal 1860.	im 1.—3. Quartal 1861 also: mehr.	weniger.
	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
1. Preußen	10,185,784	9,918,786	a. 21,239 b. 27,164	a. 33,045 b. 39,178	a. 8,952 b. 3,287	a. 192,949 b. 12,189	10,246,426	10,196,147	50,279	.
Außerdem: Luxemburg	94,580	108,885	1,739	1,377	137	639	96,456	110,901	.	14,445
2. Bayern	918,498	908,894	7,655	8,650	1,440	12,783	927,593	930,327	.	2,734
3. Sachsen	1,820,896	1,779,514	10,276	36,670	11,556	67,282	1,842,728	1,883,466	.	40,738
4. Hannover	1,577,962	1,586,207	3,281	6,545	3,008	16,693	1,584,251	1,609,445	.	25,194
5. Württemberg	280,258	266,032	1,046	1,321	143	1,839	281,447	269,192	12,255	.
6. Baden	662,184	620,841	12,315	17,172	1,629	9,833	676,128	647,846	28,282	.
7. Kurf. Hessen	255,916	238,769	125	177	1	186	256,042	239,132	16,910	.
8. Großh. Hessen	363,333	364,896	1,253	1,846	288	1,039	364,874	367,781	.	2,907
9. Thüringen	247,112	243,233	34	65	35	259	247,181	243,557	3,624	.
10. Braunschweig	202,055	210,666	.	a. 7	a. 25	a. 84	202,080	210,757	.	8,677
11. Oldenburg	188,844	182,045	94	126	.	1	188,938	182,172	6,766	.
12. Nassau	62,638	60,872	263	270	.	227	62,901	61,369	1,532	.
13. Frankfurt a. M.	659,825	646,922	15,246	18,042	100	768	675,171	665,732	9,439	.
Summa	17,519,885	17,136,562	101,730	164,491	30,601	316,771	17,652,216	17,617,824	129,087 94,695 34,392	94,695

a. Oestlicher } Verband.
b. Westlicher }

Mittheilungen.

Berlin, 15. Januar. Ein merkwürdiges Beispiel, in welchem Grade die natürliche Ordnung des Verkehrs durch den Gang der politischen Ereignisse gestört und aus ihrem Geleise gebracht werden kann, zeigt die gegenwärtig stattfindende Baumwollen-Ausfuhr von England nach Nordamerika. Schon in der zweiten Hälfte des Dezember waren etwa 16,000 Säcke von Liverpool nach den nördlichen Häfen der Union verschifft worden; seitdem haben sich aber, wie der „Economist" berichtet, die Versendungen noch bedeutend vermehrt. Es sind die umfassendsten Ankäufe gemacht, Dampfschiffe zum Transport der Baumwolle nach Boston und New-York gemiethet und Frachten gefordert und bezahlt worden, deren Höhe alles bisher Dagewesene übersteigt (bis zu 2 Pce. per Pfund und 5 pCt. Prämie). Am 9. Januar betrugen die nach New-York verschifften Quantitäten 15,000 Ballen, die nach Boston verschifften über 5000 Ballen. Bis zu welchem Umfange dieser neue Verkehr jetzt, da alle Besorgnisse vor einem Kriege zwischen England und den Vereinigten Staaten geschwunden sind, sich noch ausdehnen werde, kann Niemand wissen. Wird jedoch erwogen, daß der Schutzzoll-Tarif der Vereinigten Staaten den dortigen Baumwollfabrikanten die fast ausschließliche Herrschaft über ihren Markt gewährt; daß der enorme Begehr der Regierung sie zur Zeit, wenn nicht ganz, so doch beinahe für den Verlust ihrer Abnehmer im Süden entschädigt; daß die Fabriken in Lowell und im Staate New-York mit voller Zeit und zu so lohnenden Preisen arbeiten, daß sie für die Baumwolle, die in Liverpool nur 12 Pce. gilt, 18 und 20 Pce. per Pfd. zahlen können, so scheinen die Besorgnisse, denen die Englischen Spinner sich hingeben, nicht übertrieben zu sein. Die Baumwolle, welche jetzt nach der Union ausgeführt wird, ist zum bei weitem größten Theile Amerikanische; der wöchentliche Bedarf der gedachten Fabriken kann auf ungefähr 12,000 Ballen veranschlagt werden, welche sie nur von England beziehen können. Der in England noch vorhandene Vorrath von Amerikanischer Baumwolle betrug am 11. Januar 250,000 Ballen; wenn man nun noch den Export nach dem Europäischen Kontinent, der bisher etwa 8000 Ballen wöchentlich ausmachte, in Berechnung zieht, so gelangt man zu dem Ergebnisse, daß jener Vorrath, wenn nicht aus andern Ländern bedeutende Zufuhren kommen, mit Ende Mai d. J. erschöpft sein würde. Wahrscheinlich aber würden die Englischen Fabriken durch die hohen Preise des Rohstoffs schon vorher gezwungen sein, ihre Thätigkeit einzustellen. Bei dieser Lage der Dinge ist man von gewisser Seite schon so weit gegangen, ein Verbot der Baumwollen-Ausfuhr vorzuschlagen — eine Maßregel, die jedoch der „Economist" entschieden widerräth.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Verzeichniss
der
am 1. Januar 1862 im Auslande angestellten Preussischen Konsular-Beamten.

Argentinische Konföderation.
(S. Plata-Staaten.)

Belgien.
Antwerpen: Hr. *O. Günther,* Konsul.
Brüssel: Hr. *W. E. Neuhaus,* Konsul.
Gent: Hr. *Joh. Pauli,* Konsul.
Ostende: Hr. *Wilh. Ad. Bach,* Konsul.

Brasilien.
Rio de Janeiro: vacat.
Bahia: Hr. *C. A. Kleinschmidt,* Konsul.
Para: Hr. *W. Tappenbeck,* Konsul.
Pernambuco: Hr. *G. H. Praeger,* Konsul.
Porte-Alegre: Hr. *F. Foelzer,* Konsul.
Rio Grande do Sul: Hr. *L. v. Loessl,* Konsul.
Santos: vacat.

Bremen.
Bremen: Hr. *L. Delius,* Konsul (zugleich für das Hannoversche und Oldenburgische Gebiet an der Wesermündung).
Ressort:
Brake a. d. Weser: Hr. *J. Müller,* Vice-Konsul.
Bremerhafen: Hr. *J. G. Claußen* jun., Vice-Konsul.
Geestemünde: Hr. *E. J. H. Wieting,* Vice-Konsul.
Vegesack: Hr. *Joh. Lange,* Konsular-Agent.

Buenos-Ayres.
(S. Plata-Staaten.)

Central-Amerika und **Neu-Granada.**
General-Konsul: vacat.
Ressort:
Costa rica:
Puntarenas: Hr. *Joh. Knöhr,* Konsul.
Guatemala: Hr. *G. Sk. Klee,* Konsul.
St. Miguel de St. Salvador: Hr. Dr. *Bernhard,* Konsul.
Neu-Granada:
Cartagena: Hr. *Juan Capela,* Vice-Konsul ad int.
Honda: Hr. *J. R. Treffry,* Vice-Konsul ad int.
Sabanilla: Hr. *A. Hasselbrinck,* Vice-Konsul ad int.

Chile.
Hr. *Levenhagen,* General-Konsul.
Ressort:
Santiago: Hr. *Georg Wachowski,* Konsul.
Valparaiso: Hr. *J. G. Fehrman,* Konsul.
Ressort:
Puerto Montt: Hr. *Ed. Rochelle,* Konsular-Agent.
Valdivia: Hr. *H. Schülcke,* Konsular-Agent.

China.
Kanton: Hr. *Richard v. Carlowitz,* Konsul.
Ressort:
Amoy: Hr. *Pasedag,* Konsular-Agent.
Hongkong: Hr. *G. Overbeck,* Konsular-Agent.
Schanghai: Hr. *C. W. Overweg,* Konsular-Agent.

Dänemark,
nebst den Herzogthümern Schleswig und Holstein.
Aalborg: Hr. *Jorgen Basse Faerch,* Konsul.
Aarhuus: Hr. *J. M. Mörk,* Konsul.
Altona: Hr. *Joh. Friedr. Wiechers,* Vice-Konsul (s. Hamburg).
Bornholm (Insel): Hr. *P. Siemsen* in Svaneke, Konsul.
" " Hr. *Thor Hansen Rönne* in Rönne, Konsul.
Fanoe (Insel): Hr. *J. K. Bork,* Konsul.
Flensburg: Hr. *C. P. A. Koch,* Konsul.
Föhr (Insel): Hr. *L. Heymann* in Wyk, Konsul.
Friedrichshafen: Hr. *Peter Julius Kall,* Konsul.
Glückstadt: Hr. *H. C. Höger,* Vice-Konsul (s. Hamburg).
Helsingoer: Hr. *Carl Prytz,* Konsul.
Horsens: Hr. *A. Crome,* Konsul.
Kiel: Hr. *Ad. Wegener,* Konsul.
Kopenhagen: Hr. Dr. *Quehl,* General-Konsul.
" Hr. *Ad. Quehl,* Vice-Konsul.
Randers: Hr. *F. Westermann,* Konsul.
Rendsburg: Hr. *P. W. Paap,* Vice-Konsul.
Ringkjöbing: Hr. *A. C. Husted,* Konsul.
Thistedt: Hr. *Jens Nyeborg,* Konsul.
Tönningen und Friedrichsstadt: Hr. *C. M. Lexow,* Konsul.

In den Dänischen Besitzungen.
St. Thomas (Antillen): Hr. *E. Eberbach,* Konsul.

St. Domingo.
Porto Plata: Hr. *C. A. Neumann,* Konsul.

Ecuador.
Guayaquil: Hr. ***C. Reiſs,*** Konsul.

Frankfurt a. M.
Frankfurt a. M.: Hr. ***Moritz v. Bethmann,*** General-Konsul.

Frankreich.
Bordeaux: Hr. ***J. Michaelsen,*** Konsul.

Ressort:

Bayonne: Hr. ***Fr. Roth*** jun., Vice-Konsul.

Dünkirchen: Hr. ***Constant Bowden,*** Konsul.

Ressort:

Boulogne sur mer: Hr. ***P. A. J. Lonquély,*** Vice-Konsul.

Calais: Hr. ***H. Dupont,*** Vice-Konsul.

Hâvre de Grace: Hr. ***F. Langer,*** Konsul.

Ressort:

Fécamp: Hr. ***Aug. le Borgne,*** Konsular-Agent.

Granville: Hr. ***F. L. Chapron,*** Konsular-Agent.

Honfleur: Hr. ***Thiis,*** Konsular-Agent.

St. Malo: Hr. ***A. Pägelet,*** Vice-Konsul.

Marseille: Hr. ***U. Schnell,*** Konsul.

Montpellier: Hr. ***Castelnau,*** Konsul.

Ressort:

Cette: Hr. ***L. Cazalis-Garonne,*** Vice-Konsul.

Nantes: Hr. ***Hippolyte Pelloutier,*** Konsul.

Ressort:

Brest: Hr. ***J. M. Kerros,*** Vice-Konsul.

Lorient: Hr. ***E. J. A. Dufilhol,*** Vice-Konsul.

Noirmoutier: Hr. ***Franz Pineau,*** Vice-Konsul.

St. Nazaire nebst Paimboeuf: Hr. ***G. Bourcard,*** Konsular-Agent.

Paris: Hr. Baron ***Alphonse de Rothschild,*** General-Konsul.

La Rochelle: Hr. ***Franz Ant. Gottfr. v. Heimbach,*** Konsul.

Ressort:

Insel Rhé: Hr. ***A. Rivaille,*** Vice-Konsul.

Rochefort: Hr. ***André Charles Camille Guerin des Essards,*** Vice-Konsul.

Rouen: Hr. ***J. Rondeaux,*** Konsul.

Ressort:

Caen: Hr. ***J. Holzmann,*** Vice-Konsul.

Cherbourg: Hr. ***Eugène Liais,*** Vice-Konsul.

Dieppe: Hr. ***C. Sellier,*** Vice-Konsul.

Toulon: Hr. ***Marius Barnéoud,*** Konsul.

St. Valéry sur Somme: Hr. ***Rousselin-Michault,*** Konsul.

» » » » Hr. ***Hippolyte Cassen,*** Konsular-Agent.

In den Französischen Besitzungen.
Algier: Hr. ***Haus Hoskiar,*** Konsul:

Ressort:

Bona: Hr. ***C. Bronde,*** Konsular-Agent.

Bugia: vacat.

Oran: Hr. ***E. Liepmann,*** Konsular-Agent.

Griechenland.
Nauplia: Hr. ***Belisarius Paulides,*** Konsul.

Patras: Hr. ***Th. Hamburger,*** Konsul.

Syra: Hr. ***C. J. A. Klöbe,*** Konsul.

Grossbritannien und Irland.
London: Hr. ***B. Hebeler,*** Geh. Kommerzienrath, General-Konsul für das vereinigte Königreich Grossbritannien und Irland, zugleich Konsul für London.

Es ressortiren von demselben folgende Vice-Konsuln.

[Die Buchstaben (E.) (I.) (S.) vor den nachfolgenden Ortschaften bedeuten England, Irland, Schottland,]

(S.) Aberdeen: Hr. ***Arthur Thomson.***
» Arbroath: Hr. ***J. Weir.***
(I.) Belfast: Hr. ***Gustav Heyn.***
(S.) Berwick upon Tweed: Hr. ***B. G. Sinclair.***
(E.) Birmingham: Hr. ***G. R. Collis.***
» Bristol: Hr. ***Harman Visger.***
» Cardiff: Hr. ***R. W. Parry.***
(I.) Cork: Hr. ***George Newenham Harvey.***
(E.) Cowes: Hr. ***William Stuart Day.***
» Dartmouth: Hr. ***Rich. Hingston.***
» Deal: Hr. ***George Hammond.***
» Dover: Hr. ***Samuel Metcalfe Latham.***
(I.) Drogheda: Hr. ***James Carty.***
» Dublin: Hr. ***R. Martin.***
» Dundalk: Hr. ***J. Farrel.***
(S.) Dundee: Hr. ***J. Gordon.***
(E.) Falmouth: Hr. ***A. L. Fox.***
» Fleetwood: Hr. ***F. Kemp.***
(S.) Glasgow: Hr. ***John Robert Lamb.***
(E.) Gloucester: Hr. ***W. H. Price.***
» Goole: Hr. ***W. Wake.***
(S.) Grangemouth: Hr. ***Joh. Theod. Salveson.***
(E.) Great Grimsby: Hr. ***W. Marshall.***
» Insel Guernsey: Hr. ***J. Collings.***
» Hartle Pool: Hr. ***Georg Geipel.***
» Harwich: Hr. ***Oliver John Williams.***
» Hull: Hr. ***H. J. Atkinson.***
» Insel Jersey: Hr. ***Philipp de St. Croix.***
(S.) Kirkwall: Hr. ***R. Scarth.***
» Lerwik: Hr. ***Andrew Sutherland.***
(I.) Limerick: Hr. ***James Spaight.***
» Londondery: Hr. ***Abr. Stewart.***
(E.) Lowestoff: Hr. ***J. Rounce.***
» Lynn und Wisbeach: Hr. ***William Garland.***
» Margate: vacat.
» Middlesbro: Hr. ***Heinrich Bolkow.***
» Milford: Hr. ***Th. Roberts.***
(S.) Montrose: Hr. ***Robert Millar.***
(E.) Newcastle upon Tyne: Hr. ***G. Schmalz.***
» Newport und Chepstow: Hr. ***R. W. Stonehouse.***
» Padstow: Hr. ***Fr. H. Thomas.***

(E.) Penzance, Mountsbay und St. Ives: Hr. ***Richard Pearce.***
(S.) Perth und Newburg: Hr. ***John Lowe.***
» Peterhead: Hr. ***Alex. Robertson.***
(E.) Plymouth, Exeter und Fowey: Hr. ***William Luskombe.***
» Poole: vacat.
» Portsmouth und Gosport: Hr. ***L. A. van den Bergh.***
» Ramsgate: Hr. ***Victor Weber.***
» Insel Scilly: Hr. ***Fr. Barrfield.***
» Sheerness, Rochester und Faversham: Hr. ***W. W. Bentham.***
(S.) Shields: Hr. ***John Fawkus.***
(E.) Shoreham und Brighton: Hr. ***John Brown.***
» Southampton: Hr. ***Th. Hill.***
» Stockton: Hr. ***Christ. Martin.***
» Sunderland: Hr. ***Georg Robert Booth.***
» Swansea: Hr. ***Robert Dunkin.***
(I.) Waterford: Hr. ***Will. Marchant Ardagh.***
(E.) Weymouth: Hr. ***W. Roberts.***
(S.) Wick: Hr. ***D. Coghill.***
(E.) Yarmouth: Hr. ***E. H. L. Preston.***
Edinburgh und Leith: Hr. ***James Gibson Thomson,*** Konsul.
Für Leith besonders: Hr. ***A. W. Beda,*** Konsular-Agent.
Liverpool: Hr. ***Otto Burchardt,*** Konsul.

In den Britischen Besitzungen.

Adelaide: Hr. ***Fr. Dutton,*** Konsul.
Akyab: Hr. ***F. W. Gerber,*** Konsul.
Bombay: vacat.
Calcutta: Hr. ***Ed. Dunbar Kilburn,*** Konsul.
Capstadt: Hr. ***James King,*** Konsul.
Ceylon:
Colombo: Hr. ***Alfr. Wise,*** Konsul.
Point de Galle: Hr. ***H. Sonnenkalb,*** Konsul.
Corfu: Hr. ***Martin Fels,*** Konsul.
Ressort:
Cephalonien: Hr. ***E. A. Toole,*** Konsular-Agent.
Zante: Hr. ***C. Ulmer,*** Konsular-Agent.
Gibraltar: Hr. ***G. Wortmann,*** Konsul.
Halifax: Hr. ***Thomas Ritchie Grassie,*** Konsul.
St. Helena: Hr. ***N. Solomon,*** Konsul.
Jamaika: Hr. ***F. A. Ebbeke,*** Konsul.
St. Johns in Neu-Braunschweig: Hr. ***A. C. O. Trentowski,*** Konsul.
Ressort:
Shediac: Hr. ***Ch. S. Thael,*** Konsular-Agent.
St. Johns in Neu-Foundland: Hr. ***R. Prowse,*** Konsul.
Kurrachee: Hr. ***Th. Lidbetter,*** Konsul.
La Valette auf der Insel Malta: Hr. ***Rhaphael Ferro,*** Konsul.
» » » » » » Hr. ***C. H. Ferro,*** Vice-Konsul.
Mauritius Port Louis: Hr. ***R. Stein,*** Konsul.
Melbourne: Hr. ***Ad. Boyd,*** Konsul.
Miramichi: Hr. ***William J. Fraser,*** Konsul.
Montréal: Hr. ***Henry Chapman,*** Konsul.
Neuseeland: Hr. ***F. Dillon Bell,*** Konsul.
Penang: Hr. ***Joh. Knus,*** Konsul.
Quebeck: Hr. ***George Pemberton,*** Konsul.
Rangoon: Hr. ***Fr. W. Niebuhr,*** Konsul.
Singapore: Hr. ***Albert Schreiber,*** Konsul.
Sydney: vacat.
St. Vincent: Hr. ***Robert Cunning,*** Konsul.

Hamburg.

Hr. ***C. A. Staegemann,*** General-Konsul für die Stadt Hamburg und deren Gebiet, und für die Hannoverschen und Holsteinschen Gebietstheile an dem Ausfluss der Elbe.
Ressort:
Altona und Glückstadt, s. Dänemark.
Cuxhaven: Hr. ***J. C. N. Kroeger,*** Vice-Konsul.

Hannover.

Emden: Hr. ***Joh. Th. Rodewyk,*** Konsul.
Geestemünde, s. Bremen.
Harburg: Hr. ***E. F. Heins,*** Konsul.
Leer: Hr. ***Anton Schoelvinck,*** Konsul.

Hayti.

Aux Cayes: Hr. ***Henry Jackson,*** Konsul.
Cap Hayti: Hr. ***L. Pagenstecher,*** Konsul.
Port au prince: Hr. ***Hartmann,*** Konsul.

Kirchenstaat.

Ancona: Hr. ***Caspar Stienen,*** Konsul.
Civita Vecchia: Hr. ***Pietro de Filippi,*** Konsul.
Rom: Hr. ***A. Marstaller,*** Konsul.

Lübeck.

Lübeck: Hr. ***J. F. v. Brocken,*** Konsul.

Mecklenburg.

Rostock: Hr. ***A. Kossel,*** Konsul.
Wismar: Hr. ***B. C. Frentz,*** Konsul.

Mexiko.

Hr. ***v. Wagner,*** General-Konsul.
Angangueo: Hr. ***Fr. Bürgi,*** Konsular-Agent.
Cordova: Hr. ***H. Finck,*** Konsular-Agent.
Durango: Hr. ***H. Delius,*** Vice-Konsul.
Guadalajara: Hr. ***Th. Kunhardt,*** Konsul.
Mazatlan: vacat.
Mexiko: Hr. ***E. Beneke,*** Konsul.
Puebla: Hr. ***G. Berkenbusch,*** Konsular-Agent.
Tampico: Hr. ***Ed. A. Claussen,*** Konsul.
Vera Cruz: ***Heinr. d'Oleire,*** Konsul.
Ressort:
Huatusco: Hr. ***A. Haase,*** Konsular-Agent.

Neapel und **Sicilien.**

Messina: Hr. ***W. Jäger,*** Konsul.

Ressort:

Catania: Hr. ***Gustav Jacob,*** Vice-Konsul.
Licata: Hr. ***Francesco Morello,*** Vice-Konsul.
Terra nova: Hr. ***G. Campolo,*** Vice-Konsul.

Neapel: Hr. ***Friedr. Stolte,*** Konsul.

Ressort:

Bari: Hr. ***Fr. Marstaller,*** Vice-Konsul.

Palermo: Hr. ***Kressner,*** Konsul.

Ressort:

Girgenti: Hr. ***Gaetano Carrano,*** Vice-Konsul.
Trapani: Hr. ***Salv. Malato,*** Konsulats-Verweser.

Niederlande.

Rotterdam: Hr. ***J. W. Bunge,*** Konsul.

Ressort:

Dortrecht: Hr. ***J. C. Decking-Dura,*** Konsular-Agent.
Schiedam: Hr. ***J. Th. Zoetmulder,*** Konsular-Agent.

Amsterdam: Hr. ***D. C. Splitgerber,*** Konsul.

Ressort:

Harlingen: Hr. ***Dirk Fontein,*** Vice-Konsul.
Helder: Hr. ***Joh. van Herwerden,*** Vice-Konsul.
Texel: Hr. ***B. Bok,*** Konsular-Agent.

Vliessingen: Hr. Dr. ***Uyttenhooven,*** Konsul.

In den Niederländischen Besitzungen.

Batavia: Hr. ***H. C. Wilmans,*** Konsul.
Indramayoe: Hr. ***Joh. Frdr. Heckler,*** Konsular-Agent.
Soeràbaya: Hr. ***W. F. Mathieu,*** Konsul.

Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

New-York: Hr. ***Joh. Wilh. Schmidt,*** Geh. Kommerzienrath, General-Konsul in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.
» Hr. ***Ed. v. d. Heydt,*** Konsul.

Ressort:

New-Bedford: Hr. ***George Hussey,*** Vice-Konsul.
Boston: Hr. ***F. Aug. Hirsch,*** Konsul.

Baltimore: Hr. ***W. Dresel,*** Konsul.
Charleston: Hr. ***W. H. Trapmann,*** Konsul.
Cincinnati: Hr. ***C. Fr. Adae,*** Konsul.
St. Francisco (Californien): Hr. ***H. Hanssmann,*** Konsul.
Galveston (Texas): Hr. ***J. W. Jokusch.***
St. Louis: Hr. ***E. C. Angelrodt,*** Konsul.
» » Hr. ***R. Barth,*** Vice-Konsul.
Louisville: Hr. ***Julius v. Borries,*** Konsul.
Milwaukee: Hr. ***E. Spangenberg,*** Konsul.
New-Orleans: Hr. ***A. Reichard,*** Konsul.
Philadelphia: Hr. ***C. Schöttler,*** Konsul.
Savannah: Hr. ***J. N. Hudtwalcker,*** Konsul.

Oesterreich.

Triest: Hr. ***Herrmann Lutteroth,*** General-Konsul.

Ressort:

Fiume nebst den Häfen von Buccari und Portore Hr. ***Paul Scarpa,*** Vice-Konsul.
Ragusa: Hr. Freih. ***v. Lichtenberg,*** Konsul.

Venedig: Hr. ***Ad. v. Kunckler,*** Konsul.
Wien: Hr. ***Moritz Goldschmidt,*** Konsul.
» Hr. ***J. Goldschmidt,*** Vice-Konsul.

Oldenburg.

(S. Bremen.)

Peru.

Lima und Callao: Hr. ***Th. Müller,*** Konsul.
Callao: Hr. ***L. F. Kühne,*** Konsular-Agent.

La Plata-Staaten.

Hr. ***v. Gülich,*** General-Konsul.

Ressort:

Argentinische Konföderation:
Gualeguaychu: Hr. ***J. A. Spangenberg,*** Vice-Konsul ad int.
Rosario: Hr. ***Em. Frias,*** Konsul.
Buenos Ayres: Hr. ***Franz Halbach,*** Konsul.
Uruguay:
Montevideo: Hr. ***A. Thode,*** Konsul.
» Hr. ***Joh. Zisemann,*** Vice-Konsul.
Mercedes: Hr. ***D. Silveira,*** Vice-Konsul ad int.
Paraguay (vacat).

Portugal.

(General-Konsul, s. Spanien.)

Lissabon: Hr. ***J. G. Poppe,*** Konsul.

Ressort:

Faro: Hr. ***F. J. Tavares,*** Vice-Konsul.
Lagos: Hr. ***A. P. Cabral,*** Vice-Konsul.
Villa real de Santo Antonio: Hr. ***M. G. Roldan,*** Vice-Konsul.
Setuval: Hr. ***J. T. O'Neill,*** Vice-Konsul.

Madeira: Hr. ***G. B. Welsch,*** Konsul.
St. Miguel: Hr. ***Heinr. Scholtz,*** Konsul.

Ressort:

Huertà: Hr. ***Dobney*** jun., Konsular-Agent.

Oporto: Hr. ***Robert van Zeller,*** Konsul.

Russland und **Polen.**

Abo: Hr. ***J. Julin,*** Konsul.
Archangel nebst Salombol: Hr. ***Carl Brandt,*** Konsul.
Ekenäs: Hr. ***Fr. Hultmann,*** Konsul.
Helsingfors: Hr. ***L. Borgström,*** Konsul.
Libau: Hr. ***H. Mellin,*** Konsul.

Moskau: Hr. ***W Rosenstrauch,*** Kommerzienrath, Konsul.
» Hr. ***F. Rosenstrauch,*** Vice-Konsul.
Narva: Hr. ***R. Grünberg,*** Konsul.
Odessa: Hr. ***E. Mahs.*** General-Konsul.

Ressort:

Berdiansk: Hr. ***Joh. Hämmerlé,*** Konsul.
Pernau: Hr. ***N. M. Bremer,*** Konsul.

Ressort:

Arensburg auf der Insel Oesel: Hr. ***J. D. Schmid,*** Vice-Konsul.
St. Petersburg: Hr. ***Joh. Bernh. Kempe,*** General-Konsul

Ressort:

Kronstadt: Hr. ***Carl Winberg,*** Vice-Konsul.
Reval: Hr. ***Andreas Koch.***
Riga: Hr. ***C. H. v. Wöhrmann,*** General-Konsul für Kur- und Liefland.
Uleaborg: Hr. ***J. T. Franzen,*** Konsul.
Warschau: Hr. ***Theremin,*** General-Konsul.
» Hr. ***Klein,*** Kanzleirath.
» Hr. ***Deysing,*** Geh. exped. Secretair.
Wiborg: Hr. ***Joh. Fried. Hackmann,*** Konsul.
Windau: Hr. ***Th. Klevesahl,*** Konsul.

Sandwichs-Inseln.

Honolulu: vacat.

Sardinien.

Cagliari: Hr. ***N. Fiorentino,*** Konsul.

Ressort:

Alghero: Hr. ***F. B. Picinelli,*** Konsular-Agent.
Carloforte: vacat.
Oristano: Hr. ***J. Corda,*** Konsular-Agent.
Sassari nebst Porto torres: ***G. Schiafficio,*** Konsular-Agent.
Genua: Hr. ***C. E. Schmidt,*** Konsul.
Savona: Hr. ***P. Ghiglini,*** Konsul.

Schweden und **Norwegen.**

Arendal: Hr. ***Hans Herlofson,*** Konsul.

Ressort:

Lillesand: Hr. ***H. J. Hammer,*** Konsular-Agent.
Oesterrisöer: Hr. ***H. Honge,*** Konsular-Agent.
Bergen: Hr. ***A. Kohmann,*** Konsul.
Calmar: Hr. ***C. Hasselquist,*** Konsul.

Ressort:

Westerwik: Hr. ***G. Mächel,*** Vice-Konsul.
Carlshamn: Hr. ***F. H. Wolff,*** Konsul.
Carlskrona: Hr. ***C. W. Palander,*** Konsul.
Christiania: vacat.
Christiansand: Hr. ***O. C. Reinhardt,*** Konsul.

Ressort:

Egersund: Hr. ***A. S. Böckmann,*** Konsular-Agent.
Farsund: Hr. ***P. C. Ohlsen,*** Konsular-Agent.
Fleckefjord: Hr. ***E. Dreyer,*** Konsular-Agent.
Mandal: Hr. ***Gulow Andorsen,*** Konsular-Agent.
Drontheim, Hr. ***Arila Huitfeld,*** Konsul.
Gothenburg: Hr. ***E. Boye,*** Konsul.

Ressort:

Halmstadt nebst Forckow: Hr. ***W. A. Wred,*** Konsular-Agent.
Helsingborg: Hr. ***A. Nilson,*** Konsular-Agent.
Lysekihl: ***B. G. Mollén,*** Konsular-Agent.
Strömstad: Hr. ***J. G. Stiegler,*** Konsular-Agent.
Uddevalla: Hr. ***W. Thorburn,*** Konsular-Agent.
Warberg: Hr. ***P. Bagge,*** Konsular-Agent.
Hernösand: Hr. ***Kempe,*** Konsul.

Ressort:

Sundswall: Hr. ***Buensow,*** Vice-Konsul.
Landskrona: Hr. ***L. A. Frys,*** Konsul.
Malmö: vacat.
Norrköping: Hr. ***Andr. Ol. Eschelsson,*** Konsul.
Nyköping: Hr. ***L. W. Olde,*** Konsul.
Stavanger: Hr. ***G. Kielland,*** Konsul.
Stockholm: Hr. ***C. Heinemann,*** Konsul.
Tromsoe: Hr. ***Rasmus Trane Skancke,*** Konsul.
Wisby auf der Insel Gothland: ***Jac. Nicol Kinberg,*** Konsul.
Ystadt: Hr. ***A. L. Hemberg,*** Konsul.

Sicilien.

(S. Neapel.)

Spanien.

General-Konsul für Spanien und Portugal: vacat.
Hr. ***Frantz,*** Kanzler.

Ressort:

Alicante: Hr. ***G. White,*** Konsul.
Almeria: Hr. ***S. M. Ortuño,*** Konsul.
Barcellona: Hr. ***A. Peyra y Mach,*** Konsul.
» Hr. ***H. Vollmar,*** Vice-Konsul.
Benicarlo: Hr. ***A. Oller,*** Vice-Konsul.
Bilbao: Hr. ***J. E. Röchelt,*** Konsul.
Cadiz: Hr. ***Fr. W. Uhthoff,*** Konsul.
Carthagena: Hr. ***B. Spottorno,*** Konsul.
Corunna: vacat.
Ferrol: vacat.
Gijon: Hr. ***José M. Marina,*** Konsul.
Huelva: Hr. ***Heinr. Diaz-Gomez,*** Vice-Konsul.
San Lucar de Barameda: Hr. ***J. N. Colon,*** Vice-Konsul.
Malaga: Hr. ***H. Roose,*** General-Konsul für das Königreich Granada.
» Hr ***Enr. Roose y Ordoñez,*** Vice-Konsul.
Palma: Hr. ***J. Almiral,*** Konsul.

Ressort:

Ivica: Hr. ***Bast. Ramon y Zur,*** Konsular-Agent.
Mahon: Hr. ***S. Uhler,*** Vice-Konsul.

Santander: vacat.
Sevilla: Hr. ***Anton Merry,*** Konsnl.
Tarragona nebst Reuss: Hr. ***August von Müller,*** Konsul.
Teneriffa: Hr. ***Schwarz,*** Konsul.
Torrevieja: Hr. ***Antonio H. Sanchez,*** Konsul.
» Hr. ***R. Sanchez,*** Vice-Konsul.
Valencia: Hr. ***Vicente Ferrer y Bartual,*** Konsul.
Vigo: vacat.

In den Spanischen Besitzungen.

Havana: vacat.
Manila: Hr. ***M. A. Herrmann,*** Konsul.
St. Jago de Cuba: Hr. ***James Bauch,*** Konsul.
Portorico: Hr. ***A. Poten,*** Konsul.

Ressort:

Portorico: Hr. ***Bart. Elzaburu,*** Konsular-Agent.
Mayaguez: Hr. ***L. Krug,*** Konsular-Agent.
Ponce: Hr. ***P. Rieva,*** Konsular-Agent.

Toskana.

Livorno: Hr. ***Christian Appelius,*** General-Konsul.

Türkei.

Alexandria: Hr. ***König,*** General-Konsul für Egypten.
» Hr. ***W. v. Herford,*** Kanzler und Vice-Konsul.

Ressort:

Cairo: Hr. ***Lautz,*** Vice-Konsul.
Damiette: Hr. ***M. Surur,*** Vice-Konsul.
Beirut: Hr. ***Weber,*** Konsul.
Damascus: vacat.
Jerusalem: Hr. ***Rosen,*** Konsul.
Bukarest: Hr. ***Saint-Pierre,*** Wirkl. Legat.-Rath, General-Konsul für die Moldau und Wallachei.
» Hr. ***Siber,*** Kanzler.

Ressort:

Galatz: Hr. ***Blücher,*** Vice-Konsul.
Jassy: Hr. ***Göring,*** Konsul.
» Hr. ***Schurich,*** Kanzler.
Adrianopel: Hr. ***Barthélemi Badetti,*** Vice-Konsul.
Aleppo: Hr. ***Picciotto,*** Konsul.
Belgrad: Hr. ***Meroni,*** Konsul.
Cypern: vacat.
Dardanellen: Hr. ***F. W. Calvert,*** Vice-Konsul ad int.
Rustschuck: Hr. Dr. ***Kalisch,*** Vice-Konsul.
Salonich: Hr. ***R. Wilkinson,*** Konsul ad int.
Smyrna: vacat.
Trapezunt: Hr. Dr. ***Blau,*** Konsul.
Varna: Hr. ***E. Reiser,*** Vice-Konsul.

Uruguay.

(S. Plata-Staaten.)

Venezuela.

Caracas: vacat.
Ciudad Bolivar: Hr. ***J. Meyer,*** Konsul.
La Guayra: Hr. ***Rob. Roosen Runge,*** Konsul.
Puerto Cabello: Hr. ***H. H. Runge,*** Konsul.
Maracaibo: Hr. ***Emil Minlos,*** Konsul.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift
für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 4. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 24. Januar 1862.

Gesetzgebung.

Erläuterungen zum Tarif für den Einfuhrzoll und die Tara im Herzogthum Holstein.

Dem »Gesetz- und Ministerialblatt für die Herzogthümer Holstein und Lauenburg« entnehmen wir die nachstehenden, unterm 6. Februar und 18. Mai 1860 von dem General-Zolldirektorat in Kopenhagen erlassenen Tarifdeklarationen mit dem Bemerken, daß die im Jahrgang 1861 d. Bl. Bd. I. S. 63 abgedruckte Bekanntmachung derselben Behörde vom 24. Dezember 1860 sich ebenfalls auf den Tarif für Holstein und nicht, wie wir a. a. O. der »Börsen-Halle« folgend angaben, auf den Tarif für Dänemark bezieht.

Chemische Präparate.

Blausaures Kali unterliegt dem Zollsatz für chemische Präparate, 100 Pfd. 2 Rthlr. 8 Schill.

Hüte.

Wenn Kopfbedeckungen, wie z. B. mehrere Arten der sogenannten Phantasiehüte, so beschaffen sind, daß sie weder zu den Filzhüten oder seidenen Hüten gerechnet werden können, noch zu einer anderen der besonders tarifirten Arten von Kopfbedeckungen gehören, so sind dieselben nach der allgemeinen Regel für nicht besonders tarifirte Kleidungsstücke nach dem Material, woraus sie verarbeitet, oder welches den Haupttheil derselben ausmacht, mit 50 pCt. Erhöhung, zu verzollen.

Hutfutter, Mützenfutter, Mützenböden u. dergl.,

zusammengesetzt aus mehreren Lagen verschiedener Bestandtheile, sind wie diejenige Lage der Zusammensetzung zu verzollen, von welcher anzunehmen ist, daß sie, wenn der betreffende Gegenstand seiner Bestimmung gemäß benutzt wird, die sichtbare sein werde. Wird nach zollamtlicher Beurtheilung mehr als eine der Lagen solchergestalt sichtbar werden (z. B. bei Hutfutter aus Papier mit Seidenflor überzogen), so hat das Zollwesen zu beurtheilen, was in jedem derartigen Falle als Hauptbestandtheil der Zusammensetzung zu betrachten ist.

Paraffin

ist wie Stearin mit 2 Rthlr. 8 Schill. pr. 100 Pfd., und Paraffinlichte sind wie Stearinlichte mit 12 Rthlr. 48 Schill. pr. 100 Pfd. zu verzollen.

Spitzen.

Zu Bobinetstreifen von Baumwolle, Wolle oder Leinen, welche nach dem Patent vom 15. April 1854 wie gewebte Spitzen von Zwirn oder Baumwolle zu verzollen sind, ist Bobinet und Tüll bis zu einer 9 Zoll Zollmaaß nicht übersteigenden Breite hinzuzurechnen, sofern derselbe als Streifen gewebt, also mit Egge, Kante oder Borte auf beiden Seiten versehen ist.

Wie gewebte Spitzen von Zwirn oder Baumwolle sind auch Streifen von Baumwolle, Wolle oder Leinen zu verzollen, welche häkel- oder filetartig gewebt sind, wenn sie auf beiden Seiten Egge, Kante oder Borte haben und ihre Breite 9 Zoll Zollmaaß nicht übersteigt.

Daß solche Streifen, und zwar sowohl die der letztgedachten Art als die zuerst genannten von Bobinet oder Tüll, erkennen lassen, daß mehrere Streifen in einem Stücke zusammengewebt und darauf von einander geschnitten worden, bewirkt keine Veränderung in ihrer Behandlung nach Maaßgabe des Vorstehenden, sofern im Uebrigen die hier gedachten Bedingungen vorhanden sind.

Zähne, künstliche.

Künstliche Zähne aus Porzellan oder einer porzellanartigen Masse sind der Tarifposition »Porzellan«, künstliche Zähne von Knochen der Position »Drechslerarbeit« zu subsumiren; bei künstlichen Zähnen, welche mit Metall verbunden sind, ist in Folge der Schlußbestimmung des Tarifs der Hauptbestandtheil für die Verzollung maßgebend.

Zucker.

Die Bestimmung in dem 27. Stück, Nr. 78. g. des Gesetz- und Ministerialblattes pro 1853, nach welcher bei der Einfuhr von Zucker in Broden ohne weitere Verpackung das Gewicht des Umschlagepapiers und Bindfadens durch Probewägung zu ermitteln und danach die Tara zu vergüten, ist auch zur Anwendung zu bringen

auf Brodenzucker, welcher in Fässern eingeht, wenn nach Maßgabe des Abschnitts 4 der Anlage D. des Patents vom 13. März 1844 das Nettogewicht durch spezielle Untersuchung ermittelt wird; wogegen, wenn die gesetzliche Tara mit 10 pCt. für Brodenzucker in Fässern zugestanden wird, selbstfolglich keine besondere Vergütung für das Gewicht des Umschlagepapiers ꝛc. zulässig ist.

Tarif, nach welchem die Abgaben für die Benutzung des Störstroms bei Itzehoe von Schiffen und Waaren zu erlegen sind.

(Gesetz- ꝛc. Blatt für Holstein und Lauenburg, Jahrg. 1860 Nr. 22.)

A. Schiffsabgaben.

		R.M. Sch.
1.	Von Schiffen auf der Stör und den in dieselbe mündenden Auen, für jede Reise ein- und ausgehend zusammen ... à Kommerzlast	4
2.	Von Schiffen von und nach den Elbhäfen, denen die Schifffahrt nach Bremen und den Hannoverschen Häfen der Nordsee gleichgestellt wird, sowie von und nach einem Orte in der Monarchie für jede Reise ein- und ausgehend zusammen ... à Kommerzlast	8
3.	Von Schiffen von und nach England, den Niederlanden, Belgien u. s. w. ...	16

Ein Itzehoer Schiffer kann durch Bezahlung des 6fachen Betrages der Abgabe sich für das laufende Jahr von dem jedesmaligen Erlegen der Abgabe befreien. Diese Befreiung fängt mit der Zeit der Einzahlung an, und kann das etwa schon für einzelne frühere Fahrten im laufenden Jahr Bezahlte nicht in Abrechnung gebracht werden.

4. Gebühr für die Hebung und Aufsichtsführung 5 pCt. für jede vollen 20 Sch. der Abgabe.

B. Waarenabgaben,

für eingehende wie für ausgehende Waaren.

		R.M. Sch.
1.	Seiden-, Leinen-, Baumwollen- und Wollen-Waaren à 100 Pfd. ...	3
2.	Twiste und Tabak in Stengeln und Blättern à 100 Pfd.	1
3.	Rohzucker und Cichorienwurzeln à 100 Pfd. ...	½
4.	Eisen in Stangen, Bändern, Platten, eiserne Ketten und Anker, Blei, Garkupfer, roher Zink in Platten, Oelkuchen, Cichorienkaffee, Viehhaare, Lumpen, Werg à 100 Pfd. ...	1
5.	Roheisen, sowie Eisen zum Schmelzen, Pottasche, Soda, Knochen, Borke, Lohe, Glasscherben, Kreide à 100 Pfd. ...	½
6.	Hanf- und Rüböl, Thran, Speck und gesalzenes Fleisch à 100 Pfd. ...	1
7.	Alle übrigen, nicht speziell tarifirten Waaren, die nach dem Gewichte angegeben und verzollt werden à 100 Pfd.	2
8.	Korn und sonstige trockene Waaren, als Oelfrüchte, Kartoffeln, Wurzeln, Obst, Grütze, Malz und Salz ꝛc. à Tonne ...	1
9.	Mehl à Tonne ...	3
10.	Butter, Meth, Heringe, Theer und Pech à Tonne ..	4
11.	Stein- und Holzkohlen à Tonne ...	½
12.	Kalk à Tonne ...	1
13.	Bier, Essig, Cement, Gyps und andere tonnenweise verladene, nicht speziell tarifirte Waaren à Tonne ...	2
14.	Rum, Cognac, Arrac, Wein, Sprit, Branntwein und andere ähnliche, nicht speziell tarifirte Waaren à Anker	2
15.	Bier, Branntwein, Essig, Mineralwasser in Flaschen und Kruken à 100 Stück ...	8
16.	Wein, Rum und sonstige Spirituosen in Flaschen und Kruken à 100 Stück ...	16
17.	Holz:	
	a. Mahagoni und andere feine Holzwaaren à 100 Kubikfuß ...	24
	b. Eichenes Bauholz à 100 Kubikfuß ...	16
	c. Föhrenes und anderes Bau- und Nutzholz à 100 Kubikfuß ...	8
	d. Brennholz à Faden von à 80 Kubikfuß ...	4
18.	Küperholz:	
	a. Tonnenbänder à 100 Bund ...	6
	b. Seifenbütten-Stabholz à Ring ...	½
	c. anderes Eichen- und Buchenstabholz à Ring ...	2
19.	Torf, Heu, Stroh, Dachreth, Dünger, Seetang, Sand, Muscheln, Kalksteine, Dachziegel, Mauersteine, Steinsalz, Mühlen-, Schleif- Treppen- und Leichensteine, Fliesen und andere Steine, sowie Umziehgüter à Kommerzlast ...	8
20.	Guano und sonstiger Patentdünger à 100 Pfd. ...	2
21.	Gebühr für die Hebung und Aufsicht 5 pCt., jedoch nur für jede vollen 20 Schilling.	

Anmerkung. Von Waaren, welche eingehend bereits die Abgabe bezahlt haben, wird solche beim Ausgehen nicht wieder entrichtet.

In Gemäßheit Allerhöchster Resolution vom 7. Dezember 1843 wird vorstehender Tarif hierdurch bis weiter genehmigt, und der unterm 23. Juni v. J. erlassene Tarif außer Kraft gesetzt.

Königliches Ministerium für die Herzogthümer Holstein und Lauenburg, den 4. Juni 1860.

Raasløff.

Einfuhr von Waffen und Schießpulver nach der Wallachei.

In einem vom 31. Dezember 1859 datirten Berichte hat der Kriegs-Minister der Wallachei, Oberst Floresco, folgende, von dem Fürsten Alexander Johann inzwischen genehmigte Anordnungen vorgeschlagen:

1) In Zukunft soll die Einfuhr von Waffen nur mit Bewilligung des Kriegs-Ministeriums stattfinden dürfen, und letzteres hat

darauf zu achten, daß der Handel mit denselben nur solchen Kaufleuten gestattet wird, welche zureichende Garantie darbieten.

2) Pulver soll nur durch die Armee verkauft werden, welche den Intentionen des Fürsten entsprechend nicht allein für die gehörige Vervollkommnung der Pulverfabrikation zu sorgen hat, sondern auch verpflichtet ist, stets eine für den Bedarf der Konsumenten genügende Menge von Pulver guter Qualität im Depot zu haben.

3) Das Ministerium des Innern wird durch die Polizeibehörden der Hauptstädte des Landes ein zuverlässiges und genaues Verzeichniß der Waffen und des Pulvers, welche sich bei den Kaufleuten auf Lager befinden, mit Angabe ihrer Quantität und Qualität, aufnehmen lassen; es sind hierüber Erklärungen von den Kaufleuten selbst, sowie von den Zollpächtern einzufordern, um die einen durch die anderen kontrolliren zu können. Nachdem diese vorbereitenden Arbeiten beendigt sind, wird der Verkauf von Waffen nur noch den Kaufleuten, welche zureichende Garantien darbieten, gestattet werden; und was das Pulver betrifft, so ist dasselbe in der Hauptstadt an das Depot des Ministeriums, und in den Distrikten an die Präfekturen abzuliefern, von wo dasselbe in solchen Quantitäten, wie sie für nothwendig erachtet werden, entnommen werden kann.

Was die behufs der Einfuhr von Waffen oder Pulver geforderten »zureichenden Garantien« betrifft (vergl. Nr. 1 und 3), so ist später bestimmt worden, daß die Importeure beim Ministerium des Innern vollgültige Kautionen zu hinterlegen haben, wonächst auf Antrag des letzteren von dem Kriegs-Ministerium die Erlaubniß zur Einfuhr ausgestellt wird. Ueber den Begriff einer solchen »vollgültigen Kaution« hat der auswärtige Minister sodann in einer an den Preußischen General-Konsul gerichteten Note die Erläuterung gegeben, daß darunter die Bürgschaft eines inländischen Eigenthümers, welcher sich der öffentlichen Achtung erfreut, verstanden sein soll.

Die frühere und die jetzige Belastung der Donauschifffahrt.

Wenn die erfreulichen Resultate, welche die Europäische Donau-Kommission durch ihre nunmehr fünfjährige Thätigkeit erreicht hat, noch nicht überall nach Gebühr gewürdigt worden sind, so scheint dies wesentlich daran zu liegen, daß man in den betheiligten Kreisen im Hinblick auf die Lasten, welche zur Deckung der Kosten für die Ausführung der projektirten Strombauten der Schifffahrt haben auferlegt werden müssen, zu sehr geneigt war, die überwiegenden Vortheile unbeachtet zu lassen, die dem Verkehr aus der Beseitigung der vielfachen früher vorhandenen Uebelstände erwachsen sind. Man brachte eben nur die eingetretene Erhöhung der von den Schiffen zu entrichtenden öffentlichen Abgaben in Anschlag, nicht dagegen die viel bedeutendere Ersparniß an den Privatausgaben, insbesondere an den Leichterkosten, die durch die Vertiefung des Fahrwassers auf der Sulina-Barre herbeigeführt ist. Eine ziffermäßige Vergleichung der Kostenbeträge, welche die Schiffe vor Ausführung der von der Europäischen Kommission angeordneten Arbeiten, und diejenigen, welche sie gegenwärtig beim Passiren der Donau-Mündung zu tragen haben, wird am besten die Einseitigkeit jener Auffassung darthun.

Nach einer von dem Oesterreichischen Kommissar aufgestellten Durchschnittsberechnung stellen sich die Gewichtsmengen, welche in früheren Jahren die mit Getreide beladenen Schiffe beim Auslaufen aus der Donau an die Leichter abzugeben gezwungen waren, wie folgt:

	bei einer Wassertiefe auf der Barre von 8′ 8″ Engl.	von 10′ Engl.
Schiffe von 100 Tonn. Tragf.	600 Kil.	200 Kil.
» » 200 » »	4,500 »	3,400 »
» » 300 » »	8,000 »	6,200 »
» » 400 » »	12,500 »	10,700 »

Die Höhe der Leichterkosten war eine sehr schwankende; mitunter stieg die Fracht bis zu 200 Girmaliks (circa 825 Francs) per 1000 Konstantinopolit. Kilos; als Durchschnitt kann man jedoch 80 Girmaliks (350 Frs.) annehmen. Werden den nach diesem Satze berechneten Kosten der Leichterung der voraufgeführten Gewichtsquanta die ehemaligen Lootsen- und Leuchtfeuergalder hinzugesetzt, so ergiebt sich, daß in dem günstigeren der vorhin angenommenen beiden Fälle, d. h. bei einem Wasserstande von 10 Fuß, die Schiffe zahlen mußten, und zwar:

	Leichterkosten	Lootsen- und Leuchtthurm-gelder	Zusammen
Schiffe von 100 Tonn. Tragf.	70 Frs.	35½ Frs.	105½ Frs.
» » 200 » »	1190 »	47½ »	1237½ »
» » 300 » »	2170 »	67¾ »	2237¾ »
» » 400 » »	3745 »	71 »	3816 »

Wie gering dagegen der Gesammtbetrag der von denselben Schiffen jetzt erhobenen Schifffahrtsabgaben ist, und welche Ersparnisse ihnen somit aus der eingetretenen Veränderung erwachsen, zeigt die nachstehende Uebersicht:

	jetzige Abgaben	Minderausgabe gegen früher	Von der früheren Ausgabe werden also erspart
Schiffe von 100 Tonn. Tragf.	60¾ Frs.	44¾ Frs.	42 pCt.
» » 200 » »	324 »	913½ »	73 »
» » 300 » »	668¾ »	1569½ »	70 »
» » 400 » »	1053 »	2763 »	72 »

Zollbehandlung des als Schiffsballast eingeführten Eisens in Spanien.

Der Moniteur Universel bringt in Nr. 2 den nachstehenden, vom 10. Oktober 1861 datirten Erlaß der Königin von Spanien:

Nach Einsicht der durch den bevollmächtigten Minister Ihrer Britischen Majestät überreichten Note, aus welcher hervorgeht, daß das Zollamt zu Barcelona von dem Kapitain der Englischen Goelette la Volante den tarifmäßigen Zoll für 100 Quintals Eisen erhoben hat, welche das besagte Fahrzeug als Ballast am Bord hatte, und welche von dem Kapitain rechtzeitig deklarirt waren;

In Betracht, daß der besagte bevollmächtigte Minister die Abänderung dieser Bestimmung verlangt, weil dieselbe für die Schiffskapitaine, und insbesondere für die von der Englischen Marine lästig sei;

In Erwägung, daß wenn auch durch den Königlichen Erlaß vom 6. Juni 1860 vorgeschrieben ist, daß der Eingangszoll für das als Schiffsballast geladene Eisen einmal bezahlt werden soll, dies doch nur von den Schiffen zu verstehen ist, welche in einem periodischen Verkehr mit Spanien stehen, damit auf solche Weise ein etwaiger Schleichhandel mit der fraglichen Waare vermieden werde;

In Erwägung, daß auf den Fall der Goelette la Volante die Vorschriften des vorallegirten Königlichen Erlasses keine Anwendung finden können, weil es keineswegs erwiesen ist, daß dieses Schiff einen dauernden Verkehr mit Spanien treibt:

Haben Ihre Majestät, dem von der General-Direktion des Zollwesens abgegebenen Gutachten sich anschließend, geruht zu befehlen, daß die von dem Kapitain des oben gedachten Schiffs bezahlten Abgaben demselben zurückerstattet, und daß solche in Zukunft nur von den Fahrzeugen allein, welche periodische Fahrten nach den Häfen der Halbinsel machen, erhoben werden sollen, indem so der Sinn des vorgedachten allegirten Königlichen Erlasses aufzufassen ist.

Es wird gleichzeitig zur Kenntniß der Schiffer gebracht, daß nach Inhalt des Art. 28 der Zoll-Ordnung jeder Kapitain, dessen Ballast ganz oder theilweise aus Stabeisen oder Roheisen besteht, bei der Landung in einem Spanischen Hafen auf seinem Manifest die Beschaffenheit seines Ballastes, ebenso wie das Gewicht und die Zahl der Stangen oder Gänze, aus denen derselbe besteht, angeben muß. Auf jede Versäumniß in dieser Beziehung ist durch Art. 430 der Zoll-Ordnung die zweifache Strafe der Konfiskation des nicht deklarirten Ballasts und einer Geldbuße von 12½ pCt. seines Werthes gesetzt.

Die Vorschriften dieses Art. 430 haben erst vor wenigen Tagen auf ein in England ausgerüstetes Spanisches Schiff angewendet werden müssen, dessen Kapitain bei seiner Ankunft in Barcelona es versäumt hat, seinen Eisen-Ballast in dem Manifeste anzugeben.

Erhöhung der Eingangsabgaben von Thee, Kaffee und Zucker in Nordamerika[1].

(Nat. Intell. Nr. 9266.)

Durch den Senat und das Haus der Abgeordneten der Vereinigten Staaten von Amerika, versammelt im Kongresse, sei es verordnet, daß von und nach dem Datum des Erlasses dieser Akte an Stelle der auf die unten genannten Artikel ehedem gesetzlich aufgelegten Abgaben die folgenden Abgaben und Zollsätze von den hier aufgezählten Gütern, Waaren und Handelsartikeln bei der Einfuhr vom Auslande erhoben, vereinnahmt und entrichtet werden sollen, und zwar:

1) von allem Thee, 20 Cents per Pfund,

2) von Kaffee aller Art, 5 Cents per Pfund,

3) von Zucker, gewöhnlich Muskovade oder Braunzucker genannt, und von Zucker, welcher nicht durch Decken, Kochen, Klären oder einen anderen Prozeß über Nr. 12 Holländische Mark vorgerückt ist, und von Syrup von Zucker oder von Zuckerrohr, und eingedampfter Melasse oder eingedampftem Melado, 2½ Cents per Pfd., und von weißem und gedecktem Zucker, wenn derselbe durch Klären oder einen anderen Prozeß über Nr. 12 Holländische Mark vorgerückt und noch nicht raffinirt ist, 3 Cents per Pfd.; von raffinirtem Zucker, sei es Brod-, Lumpen-, gestoßener oder gemahlener, 5 Cents per Pfd.; von raffinirtem Zucker, wenn er mit einer Tinktur behandelt, oder gefärbt, oder in irgend einer Weise verfälscht ist, und von Kandiszucker 8 Cents per Pfd.; von Melasse 6 Cents per Gallon — mit der Maßgabe, daß aller Syrup von Zucker oder von Zuckerrohr, eingedampfte Melasse oder Melado, welche unter dem Namen Melasse oder überhaupt unter einem anderen Namen als Syrup von Zucker oder von Zuckerrohr, eingedampfte Melasse oder Melado, zum Eingange deklarirt werden, der Beschlagnahme für die Vereinigten Staaten verfallen sein und konfiszirt werden sollen.

Bestätigt am 24. Dezember 1861.

[1] Man vergl. den Zolltarif vom 2. März v. J. (H. A. 1861 I. S. 389) und das Gesetz vom 5. August v. J. (H. A. 1861 II. S. 161).

Rückvergütung der Eingangsabgaben bei der Wiederausfuhr verzollter Waaren in Nordamerika.

In Nr. 15448 der »Hamburger Börsenhalle« wird ein vom 19. Dezember 1861 datirtes Reskript des Schatz-Sekretairs der Vereinigten Staaten mitgetheilt, worin derselbe eine Anfrage des Zollvorstehers von New-York in Bezug auf die Auslegung des Schlußsatzes des Artikels 5 der Akte vom 5. August 1861 (Handels-Archiv 1861 II. S. 161), wie folgt, beantwortet:

Nach einer sorgsamen Vergleichung Ihrer Ansicht und der des Solicitors des Finanz-Ministeriums, welchem die Frage unterbreitet war, bin ich der Meinung, daß, obgleich die Sprache des Proviso nicht klar ist, dasselbe die Vorschriften der fünften Sektion des Gesetzes vom 3. März 1849[1]) nicht aufhebt, nämlich, »daß fernerhin keine zollpflichtigen Waaren, nachdem sie der Aufsicht der Zollbeamten entzogen sind, zum Rückzoll deklarirt oder gegen Rückzoll ausgeführt werden sollen«, und sind Sie deshalb angewiesen, Auskunft zu geben, daß alle weiteren Importationen, für welche Rückzoll-Ansprüche gemacht werden, nach den Vorschriften des Gesetzes vom 2. März 1799, modifizirt durch das Gesetz vom 3. März, 1849 behandelt werden sollen.

Sie sind autorisirt, die Herren Chamberlain, Phelps u. Comp. zu benachrichtigen, daß ihren Waaren, wenn in Originalverpackung, das Benefizium der Zollvergütung bei Neeport zugestanden werden wird, falls sie den Vorschriften des Gesetzes vom 2. März 1799 bezüglich Zollvergütungen entsprechen. Andere ähnliche Fälle, welche bereits vor Empfang dieser Mittheilung vorlagen, werden, nachdem sie mir unterbreitet, gebührende Berücksichtigung finden.

Statistik.

Jahresbericht des Preuß. Konsulats zu Gibraltar für 1861.

Der Handel des hiesigen Platzes während des heute endenden Jahres ist bei Weitem nicht mit dem des Jahres 1860[2]) zu vergleichen, was

[1]) H. A. 1849 II. S. 59.

[2]) Vergl. Hand.-Arch. 1861 I. S. 154.

auch vorauszusehen war, da die im vorigen Jahre nach Afrika für die Spanische Armee stattgefundenen Sendungen aller möglichen Artikel sich sehr verringert haben.

In Folge des Ende Oktober zwischen der Spanischen Regierung und dem Prinzen Maley Abbet, Bruder und Bevollmächtigter des Kaisers von Marokko, in Madrid abgeschlossenen Vertrags, nach welchem gegen eine weitere Zahlung von 60 Millionen Realen (3 Mill. Dollar) der Marokkanischen an die Spanische Regierung, Tituan Spanischerseits geräumt wird — als Garantie für den Rest der Kriegs-Entschädigung hat der Kaiser von Marokko die Hälfte der Zoll-Einkünfte des Kaiserreichs angeboten und die Spanische Regierung hat zum Zweck der Erhebung dieser Einkünfte in allen Marokkanischen Häfen extra Vice-Konsuln angestellt — wird nun jene Abzugsquelle, welche jedenfalls für unsern Platz von vielem Vortheil war, sehr bald ganz aufhören.

Mit Spanien selbst war im Allgemeinen von hier aus in Waaren wenig zu machen, indessen haben die Amerikanischen Wirren im letzten Quartal viele Sendungen von Baumwolle, welche für die Spanischen Fabriken in England angekauft und über hier spedirt wurden, zur Folge gehabt. Das übrige Speditionsgeschäft war, aus den früher schon angeführten Gründen, insbesondere wegen der direkten Dampfschiffs-Verbindungen mit fast allen Häfen nur mäßig und wurde neuerdings noch dadurch verringert, daß die Londoner Dampfschiffs-Kompagnie (London, Coruna, Vigo und Gibraltar) sich mit einer Spanischen Kompagnie in Cadiz dahin verständigt hat, daß sie Güter für Cadiz und Malaga hier auf die Spanischen Dampfböte überladet und zu einer erhöhten Fracht in London für diese Häfen einnimmt, was also einer direkten Verschiffung gleichkommt.

Da die eigentliche Handelswichtigkeit des hiesigen Platzes sehr heruntergekommen ist, so haben die Wirren in den Vereinigten Staaten auch nur geringeren Einfluß ausüben können. In Spanien ist es natürlich anders; die Baumwoll-Fabriken, welche sich fortwährend vermehren, bezogen seither ihre Baumwolle direkt, da der Zoll bei indirekten Beziehungen von andern Ländern bedeutend höher war; indessen hat sich die Spanische Regierung unter den obwaltenden Umständen genöthigt gesehen, sofort beim Eintreten des Mangels an Rohmaterial den Zoll herunterzusetzen [1]) indem sonst schlimme Folgen nicht hätten ausbleiben können. Die Spanischen direkten Dampfbootlinien genügen natürlich bei dem augenblicklichen Bedarf an Baumwolle nicht, und so ist man genöthigt, die Englischen Linien von Liverpool, welche für hier und das Mittelmeer (Italien, Malta und Egypten) bestimmt sind, zum Transport dieses Artikels zu benutzen, was für hier natürlich von Vortheil ist.

Das Geschäft mit den Marokkanischen Häfen war ziemlich und die Ausfuhr von denselben bedeutend. Die zu Anfang des Herbstes gehegten Befürchtungen, daß der Kaiser bei Ablauf der für den Export von Cerealien und Wolle bestimmten Zeit solche nicht erneuern würde, hat sich nicht bestätigt, denn die Erlaubniß ist auf ein weiteres Jahr erneuert worden und man glaubt jetzt, daß auch die Ausfuhr von Weizen erlaubt werden wird. Im Frühjahr war der Bedarf von Französischen Fünf-Frankenstücken (die in der Berberei gangbare Geldsorte) für Baarsendungen zum Ankauf von Produkten so groß, daß bis zu 1 pCt. Prämie darauf bezahlt wurde, indessen hielt dieser Satz nicht sehr lange an und im Herbste war die Prämie auf ¼ pCt. gesunken.

Was unsere Landpost-Verbindung mit Spanien anbetrifft, so wird solche jährlich besser; die Eisenbahnbauten schreiten in Spanien vorwärts und man fängt auch an, Landstraßen da anzulegen, wo für jetzt keine Eisenbahn gebaut werden kann. Gegenwärtig ist eine solche zwischen Cadiz und Algeciro (Spanischer Hafen, Gibraltar gegenüber) im Bau begriffen. Von hier aus giebt es bis jetzt noch gar keine Fahrwege, mit Ausnahme des einen nach der ersten Spanischen Poststation, San Roque, 1½ Stunde von hier, welcher nicht von Spanien, sondern von den Einwohnern Gibraltars unterhalten wird.

Die Eisenbahnlinie von Cadiz nach Sevilla ist im Laufe des Jahres eröffnet worden und die von Sevilla nach Cordoba war bereits im Bau, so daß binnen wenigen Jahren die ganze Strecke von Madrid bis Cadiz mit der Eisenbahn zurückgelegt werden kann.

Im Allgemeinen nahm das Geschäft hierselbst bei Beginn des Jahres einen ziemlich guten Anfang, indessen war der Sommer ganz außerordentlich still und der Herbst hat auch viel zu wünschen übrig gelassen.

In Mehl war wie immer ein bedeutender Umsatz und der Import von Marseille und Amerika erreichte den gewöhnlichen Umfang. Die plötzliche Preissteigerung in Frankreich zu Anfang des Herbstes und die in Folge dessen in England stattgefundenen großen Ankäufe haben auf hiesigem Platze anfangs fast gar keine Wirkung gehabt, da die Vorräthe genügten, und im Spätherbste fanden die meisten Transaktionen in Amerikanischem Mehl statt, welches, obgleich im Verhältniß zu den Sommerpreisen höher, doch immer billiger zu stehen kam, als Französisches Mehl. Die Preise variirten:

für Französisches .... 6¼—7¼ Doll.,
„ Minot und gleich gute Marken 6¾—8¾ und 9 Doll.,
„ Amerikanisches .... 6⅜—7⅜ „ 8 „

per 196 Pfd. Englisch Gewicht.

Von Weizen wurde wenig importirt, aber desto mehr andere Feldfrüchte im Herbste von den Marokkanischen Häfen, weil die hohen Preise in England, Frankreich und im Mittelmeer einen guten Gewinn in Aussicht stellten. Die im Sommer von der Berberei nach dem Norden gemachten Verschiffungen haben schlechte Resultate geliefert, indessen wurde im Herbste solches wohl wieder eingeholt.

Viele Schiffsladungen von Bohnen und Kichererbsen kamen hier zum Verkauf, welche auch gute Resultate lieferten und zum großen Theil zur Spekulation für England, Frankreich, Italien und Malta angekauft wurden. Die Preise für Bohnen kamen bis auf 36 Realen de Vellon für gehäufte Fanega von 113 Pfd. Englisch Gewicht, und Kichererbsen, deren Qualität im Vergleich zu anderen Jahren sehr gering war, kamen bis auf 45 Realen de Vellon für gehäufte Fanega von ca. 118 Pfd. Englisch Gewicht.

Von Gerste wurde auch bedeutend importirt, da solche hier allgemein anstatt des Hafers zum Füttern der Pferde benutzt wird.

Von Butter war der fast ausschließlich von England stammende Import sehr groß und die Realisation ging gut von statten.

Käse von Holland kamen im Sommer in übergroßen Quantitäten hier an und die Preise gingen durch fortwährende gezwungene Auktions-Verkäufe sehr herunter. Im Spätherbst machte sich das Geschäft wieder und gute Waare fand rasch Nehmer für Spanien. Die Preise waren für Edauer Rundkäse im Sommer 11—14 Doll. und im Spätherbste 16—17 Doll. per Engl. Ctr.

In Kaffee war das Geschäft ziemlich, besonders im Herbst. Es fanden größere Transaktionen nur in Brasil Kaffee statt, Preise 14—15 Pf. per Centner. In Havanna-Kaffee ist wenig Umsatz, Preise 16—17 Pf.

Zucker war wie immer in guter Frage, sowohl für den Platz als auch für Afrika. Die Preise waren:

Havanna .... 6⅜—8½ Doll.
Brasil .... 6⅜—6½ „
Englischer Crushed . 9¼—9⅜ „
„ Hut ... 11¼—11½ „
Belgischer Crushed . 9—9¼ „
„ Hut ... 11—11¼ „
Holländischer Crushed 9⅜—9¾ „
„ Hut ...... 11¼ „

Thee fand fortwährend guten Abzug nach Afrika, und zwar ist die

[1]) S. Hand.-Arch. 1861 II. S. 22.

dahin gehende Sorte nur der Hyson; die Preise waren 9½—25 Realen de Vellon per Pfund je nach Qualität. Für Spanien geht Gunpowder zu 6½—6¾ Real.

Zimmet und Gewürze fanden wenigen Absatz.

Fleisch, gepökeltes und geräuchertes, hatte den gewöhnlichen Absatz für Schiffsbedarf.

In Spirituosen war der Umsatz nur mittelmäßig. Im Sommer wurde fast nichts von Rum und Genever abgesetzt; im Herbste machte sich das Geschäft besser, blieb aber bedeutend hinter früheren Jahren zurück. Für Sprit war zu Anfang des Jahres sehr gute Frage, indessen drückten ganz außerordentliche Zufuhren, welche in Malaga von Amerika aus eintrafen, die Preise sehr, und da hier ein großer Theil der Importationen für Spanien verkauft wird, so war wenig zu machen. Zu Ende des Jahres ging es wieder besser.

Tabak. Hierin war das Geschäft ziemlich animirt, aber nur in geringer Waare. Da die Amerikanischen Tabake sehr hoch kommen, so fand ein recht lebhafter Umsatz in ordinairen Holländischen und ganz billigen Pfälzer Einlagen statt, ohne daß jedoch — der ungeheuren Frachten wegen — erhebliche Vortheile zu erzielen gewesen wären. Es war ein großer Umsatz ohne einen den Verhältnissen angemessenen Nutzen. Havanna Tabak fehlte fortwährend und so fand ein sehr geringer Umsatz in feinen Pfälzer Tabaken zu Deckblatt statt.

Der Amerikanische Sudleef bricht sich hier fortwährend mehr Bahn und fand in ziemlichen Quantitäten Nehmer. Die Preise waren:

Kentucky	12	bis	16	Doll.
Sudleef	12½	„	15½	„
Pfälzer	7	„	24	„
Holländische	6	„	10	„

In Manufaktur-Waaren wird das Geschäft immer geringer. Für Deutsche Manufakturen hat der hiesige Markt gar keine Bedeutung mehr. Englische Waaren, einige Sorten Mousseline von der Schweiz und einige Französische Artikel sind die einzigen, welche hier noch Absatz finden.

In Quincaillerie-Waaren beschränkt sich das Geschäft fast ausschließlich auf den Platzkonsum und die Importation war daher sehr gering.

Von Holz sind nur einige Ladungen (Planken, 14 Fuß 9—3 Zoll) verkauft worden und zwar zu 10—11 Doll. per Dutzend.

Schifffahrt. Unter Preußischer Flagge sind im Jahre 1861 37 Schiffe hier angekommen; die Gesammtzahl der eingelaufenen Schiffe betrug 3245, nämlich 2700 mit Ladung und 545 in Ballast. Das Nähere ergiebt die folgende Uebersicht:

Nationalität der Schiffe.	In Ballast	Mit Ladung	Total
	eingelaufen:		
Amerika	16	137	153
Belgien	—	21	21
Brasilien	1	2	3
Buenos Ayres ..	—	1	1
Dänemark	—	70	70
England	281	1364	1645
Egypten	1	2	3
Frankreich	54	233	287
Griechenland	1	23	24
Hamburg	—	9	9
Hannover	—	24	24
Holland	3	106	109
Italien	2	67	69
Jerusalem	—	5	5
Mecklenburg.....	—	20	20
Moldau	—	1	1
Norwegen	3	79	82
Oesterreich	—	52	52
Oldenburg	—	3	3
Portugal	24	92	116
Preußen	1	36	37
Rußland	4	40	44
Sardinien	—	34	34
Spanien	150	219	369
Schweden	4	60	64
Zusammen in 1861	545	2700	3245
Gegen in 1860 ...	588	2851	3439

Gibraltar, den 31. Dezember 1861.

Schiffsverkehr auf dem Finow-Kanal im Jahre 1860 [1]).

Es passirten durch die Neustädter Schleuse:

	beladene	unbeladene
	Fahrzeuge	
A. Aufwärts, d. i. von der Oder nach der Havel:		
1) Kurs von Stettin nach den westlich der Oder belegenen Gewässern	4369	—
2) Kurs von der Weichsel, Netze, Warthe nach den westlich der Oder belegenen Gewässern ..	4507	—
3) Kurs aus Schlesien nach den westlich der Oder belegenen Gewässern	368	—
zus. A. aufwärts.....	9244	237
B. Abwärts, d. i. von der Havel nach der Oder:		
1) Kurs von der Spree nach der Oder, Warthe, Weichsel	1759	—
2) Kurs von der Elbe und unteren Havel nach der Oder, Warthe, Weichsel	487	—
zus. B. abwärts.....	2246	5324

und 103,477 Stück Flößhölzer.

Ein- und Ausfuhr von Brennmaterialien in Berlin im Jahre 1861.

Einfuhr:	Stein- und Braunkohlen und Koaks. Tonnen.	Torf. Klaftern.	Brennholz. Klaftern.
Zu Wasser................	1,331,772½	109,780	169,786
Auf den Eisenbahnen	691,209	15	714½
Zusammen 1861 .	2,022,981½	109,795	170,500½
gegen in 1860...	2,040,509	125,607¾	185,052 1/12
„ „ 1859...	1,642,329	105,439¾	210,670⅝
Ausfuhr:			
Zu Wasser................	38,976	—	62
Auf den Eisenbahnen	23,436	—	9½
Zusammen 1861.	62,412	—	71½
gegen in 1860 ..	44,009	—	516
„ „ 1859 ..	37,432	1	83½

[1]) Wegen des Vorjahres s. H. A. 1861 I. S. 72. In der daselbst abgedruckten Uebersicht wolle man Zeile 2 und 10 statt „Spree“:
Havel
und Zeile 3, 5 und 7 statt „östlich“:
westlich
verbessern.

Die vorstehende Uebersicht ergiebt, daß in Berlin im verflossenen Jahre eine etwas geringere Quantität von Brennmaterialien als in 1860 eingeführt worden ist. Es darf jedoch hieraus nicht auf eine Abnahme des Verbrauchs geschlossen werden, da er sogar allen Nachrichten zufolge, besonders bei der Steinkohle, sich erheblich vermehrt hat. Die Erklärung ist vielmehr darin zu suchen, daß die Einfuhr des Jahres 1860 den wirklichen Bedarf überstiegen hatte, so daß am Schlusse desselben größere Vorräthe als gewöhnlich auf den Verkaufslagern zurückgeblieben waren. Der bedeutende Unterschied zwischen den Ziffern der Kohlen- und Torf-Einfuhr für 1860 und für 1859 unterstützt diese Annahme. Die fortschreitende Verminderung der Einfuhr von Brennholz ist die natürliche Folge der hohen Holzpreise, welche den Uebergang der Haushaltungen zu anderen billigeren Brennstoffen von Jahr zu Jahr in größerem Umfange hervortreten lassen.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Windau für 1861 [1]).

Die Einfuhr Windaus bestand im Jahre 1861 aus folgenden Waarengattungen:

		Rthlr.	Werth ohne Zoll Rthlr.
Salz von England	14,863 Ctr.		7,410
Heringe von Norwegen	3,268 Ton.	34,908	
„ „ Holland	212/16. Ton.	280	
			35,188
Dachpfannen von Belgien	109,900 Stück		970
Mauersteine von Holstein	14,600 „	106	
„ „ Swinemünde	19,000 „	190	
	33,600 Stück		296
Soda von England	60 Fässer	3,083	
Steinkohlen von England	418 Tons	2,000	
Koaks von England	275 „	1,520	
Dampfmaschine von England	1 Stück	2,508	
Steinkohlentheer von England	10 halbe Ton.	20	
			9,131
Austern von Norwegen	7 Ton.	42	
Fischleberthran von Norwegen	14 „	196	
			238
Der Werth der ganzen Einfuhr ist demnach			53,233

Preußen war bei derselben mit 190 Rthlr. betheiligt.

Ausgeführt wurde:

		Werth. Rthlr.
A. Getreide und Saaten:		
Weizen	14,965 Berl. Scheffel	41,403
Roggen	19,850 „	37,053
Gerste	82,571 „	140,370
Hafer	883 „	973
Erbsen	3,650 „	7,665
Schlagsaat	6,720 „	12,992
Wicken	1,040 „	2,080
Säe-Leinsaat	7,537 Tonnen	76,500
		319,036

Davon nach:

			Rthlr.	Werth: Rthlr.
Belgien:	5,330 Berl. Scheffel	Gerste		9,031
England:	9,205 „	Weizen	25,467	
	883 „	Hafer	973	
	361 „	Erbsen	758	
	1,040 „	Wicken	2,080	
	2,410 „	Schlagsaat	4,659	
				33,937
Frankreich:	5,646 „	Weizen		15,621
Hannover:	7,537 Tonnen	Säe-Leinsaat		76,500
Holland:	114 Berl. Scheffel	Weizen	315	
	19,850 „	Roggen	37,053	
	77,271 „	Gerste	131,309	
	3,289 „	Erbsen	6,907	
	4,310 „	Schlagsaat	8,333	
				183,917
				319,036

B. Holz ist abgeschifft:

vierkantige Balken	10,642 Stück	279,348 Kbf.	
Bretter und Planken	114,894 „	255,379 „	
Eisenbahnhölzer	140,644 „		
eichene Piepenstäbe	4,478 „		
Rundhölzer	124 „		
Splittholz	39 „		
zusammen im Werthe von			104,420

Davon nach:

Bremen:			
Bretter und Planken	17,911 Stück	31,941 Kbf.	3,765
Belgien:			
vierkantige Balken	5,265 „	110,212 „	
Bretter und Planken	11,193 „	17,511 „	
Eisenbahnhölzer	10,409 „		
eichene Piepenstäbe	1,473 „		
			19,858
Frankreich:			
Bretter und Planken	16,745 Stück	60,884 Kbf.	
Eisenbahnhölzer	5,450 „		
			4,404
Großbritannien:			
vierkantige Balken	3,004 Stück	95,511 Kbf.	
Bretter und Planken	9,060 „	29,906 „	
Eisenbahnhölzer	114,586 „		
eichene Piepenstäbe	3,000 „		
Rundhölzer	120 „		
Splittholz	49 „		
			60,845
Hannover:			
vierkantige Balken	12 Stück	91 Kbf.	
Bretter und Planken	1,825 „	3,376 „	
			419
Holstein:			
Bretter und Planken	54,572 Stück	107,229 Kbf.	9,052
Holland:			
vierkantige Balken	2,266 „	69,737 Kbf.	
Bretter und Planken	3,288 „	4,532 „	
			2,807

---

[1]) Den vorjährigen Bericht s. m. im H. A. 1861 I. S. 21.

			Rthlr.
Schleswig:			
vierkantige Balken	95 Stück	3,797 Kbf.	
Eisenbahnhölzer	10,199 „		
Rundhölzer	4 „		
			3,770
			104,420

Der Werth der ganzen Ausfuhr beträgt also 423,450 Rthlr. — Preußen ist dabei nur mit dem Betrage der Säe-Leinsaat interessirt, die über Hannover nach Westphalen gegangen ist.

Der Schifffahrtsverkehr des hiesigen Platzes umfaßte folgende Flaggen:

Dänen	19 Schiffe	657½ Kommerzlasten,	
Engländer	2 „	183	„
Hannoveraner	24 „	936	„
Holländer	35 „	2,330½	„
Mecklenburger	36 „	3,074¼	„
Norwegen	10 „	478	„
Oldenburger	4 „	181½	„
Preußen	8 „	782	„
Russen	29 „	2,339¼	„
Schweden	12 „	609¼	„
	179 Schiffe	11,571¼ Kommerzlasten.	

Der Zinsfuß ist unverändert geblieben: 6 bis 5 pCt. gegen Hypothek, 4 pCt. bei den Banken und Sparkassen, 3 pCt. bei der Reichsbank in Petersburg.

Quarantaine ist hier nicht anbefohlen.

Hinsichtlich der Gewerbs- und Fabrikthätigkeit ist keine besondere Veränderung eingetreten. Die Zahl der im hiesigen Kreise ansässigen Preußen beträgt 56, nämlich 21 Männer, 10 Frauen und 25 Kinder. Die meisten derselben sind Handwerker und Arbeiter.

Die Ernte ist sehr verschieden ausgefallen: von Roggen ist sie ganz schlecht; Weizen, Gerste und Hafer mittelmäßig; auch die Kartoffel-Ernte ist sehr schlecht gewesen.

Das Getreidegeschäft ist im verflossenen Jahre nicht so gut gewesen als im Jahre 1860. Für 94 Pfd. Weizen ist gezahlt worden 2 Rthlr. 23 Sgr., für 87 Pfd. Roggen 1 Rthlr. 26 Sgr., für 74 Pfd. Gerste 1 Rthlr. 21 Sgr., 55 Pfd. Hafer 1 Rthlr. 3 Sgr., Erbsen 2 Rthlr. 3 Sgr. und für Kartoffeln 15 Sgr. pro Berl. Scheffel. Das diesjährige Geschäft scheint schwach ausfallen zu wollen; von Roggen wird wenig zur Abschiffung kommen, der so sehr schlechten Ernte wegen, auch sind die Preise hier fürs Ausland zu hoch. 88 Pfd. Roggen kann man nominell mit 2 Rthlr. 10 Sgr. notiren, Weizen ebenso 97 Pfd. mit 3 Rthlr. 1 Sgr. Gerste wird gekauft und für 75 Pfd. 1 Rthlr. 23 Sgr. bezahlt. Hafer 55 Pfd. zu 1 Rthlr. 2 Sgr. zu haben, Erbsen 2 Rthlr. 3 Sgr., und Kartoffeln 17 Sgr. pro Berl. Scheffel.

Auch das Holzgeschäft ist im vorigen Jahre nicht günstig ausgefallen. Der Grund liegt in der Erhöhung der Preise; Sleepers sind um 1 P. pro Stück, und Bretter und Planken um 1 Sch. pro Kubikfuß Hamburger Maaß gestiegen, so daß letztere jetzt 9½ Sch. pro Kubikfuß, und Sleepers quadrat, fichtene 3 Sch. 3 P., rund 1 Sch. 10 P. Sterl. pro Stück zahlen. Brussen sind zum Preise von 36 Sch. pro $\frac{1}{12}$ Zoll pro Load geblieben. Für dieses Jahr scheinen die Preise wieder etwas in die Höhe gehen zu wollen.

Windau, 5. Januar 1862.

Jahresbericht des Preuß. Konsulats zu Tönning für 1861.[1])

Die Einfuhr des verflossenen Jahres war eine gewöhnliche, insofern sie zum Verbrauch für hiesige Stadt und Umgegend bestimmt ist. Von Preußischen Häfen sind darunter einige kleine Ladungen Roggen und Bauholz.

Die Ausfuhr von Landesprodukten, nämlich Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl, Wolle, Felle, Oelkuchen, Knochen rc. war bedeutender wie 1860. An lebendem Vieh ist außerdem ausgeführt 23,463 Stück Hornvieh und 23,850 Stück Schaafe, die einen Werth von ca. 2½ Millionen Thaler Preuß. Kurant repräsentiren.

Der Transithandel war auch ziemlich lebhaft; es wurden ca. 72 Mill. Pfund Waaren mit der Eisenbahn von und nach Flensburg expedirt; indessen bestand der bei weitem größte Theil dieses Trafiks aus Steinkohlen.

Es sind im Ganzen am hiesigen Zollamt 2638 Schiffe einklarirt, worunter 157 Preußische Schiffe, die aber nur als Kanalfahrer daran Theil nahmen. Gegen 1860 hat sich also die Zahl der Preußischen Schiffe um 48 vermindert, was hauptsächlich dem bestehenden Transitzoll und oft eintretenden Mangel an Lootsen zwischen Rendsburg und hier zuzuschreiben ist.

Ueber den wirklichen Ertrag der letzten Ernte von Getreide und Hülsenfrüchte gehen die Aussagen noch weit auseinander. Es kann jedoch mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, daß es eine gute Mittel-Ernte war. Die Preise von Weizen und Roggen stehen 10 bis 20 pCt. höher wie 1860; Gerste und Hafer etwas niedriger, Bohnen und Rappsaat werden auf höhere Preise gehalten, als im Auslande zu bedingen sind.

Kartoffeln haben aber leider fast eine Mißernte geliefert, weshalb auch dieses fast unentbehrliche Nahrungsmittel mit 2 bis 3 Rthlr. Preuß. Kurant pro Tonne nach Qualität bezahlt wird und Gefahr vorhanden ist, daß zum Frühjahr ein empfindlicher Mangel darin entsteht. Von Preußischen Häfen sind im Herbst große Zufuhren in den östlichen Häfen der Herzogthümer angebracht, hier aber und in den übrigen westlichen Häfen nichts davon eingeführt; man hofft aber darauf zum Frühjahr.

Die hohen Preise aller Nahrungsmittel, besonders des Fleisches, sowie die immer höher steigenden Preise des Brennmaterials, außer Steinkohlen, vertheuern das Leben außerordentlich. Die Landleute gewinnen freilich dabei bedeutend und können daher auch ihre hohen Abgaben mit Leichtigkeit bezahlen. Aber der Zustand der Städte wird dadurch natürlich immer mehr verschlechtert, wenn auch in einigen öffentlichen Blättern das Gegentheil behauptet wird. Man greift sogar zu künstlichen Mitteln, um glauben zu machen, daß der Wohlstand der Städte sich sogar hebe, und erläßt für den Augenblick Kommunal-Abgaben, um sie zu gelegener Zeit doppelt wieder aufzulegen, oder bringt Städte-Rechnungen zur öffentlichen Kunde, die unter den bestehenden Verhältnissen nicht kritisirt werden dürfen, wonach es scheinbar mit einigen Städten sehr gut steht.

Geld auf Ländereien ist zu 3—4 pCt. reichlich vorhanden, in den Städten ist es aber schwierig, unter 5 pCt. in erster Priorität anzukommen.

Schließlich ist noch zu berichten, daß der Preußische Schooner Pauline, Kapitain A. Preuß aus Anklam, vor der Eider strandete, indessen durch ein Englisches Dampfschiff und Hülfe von 5 Lootsen wieder vom Strande ab und hierher gebracht ward. Für die Bergung von Schiff und Ladung wurden 6000 Rthlr. verlangt und eingeklagt; da aber nachweislich die Bergung nicht mit großer Gefahr und Mühe für die Berger verknüpft gewesen war, so gelang es den Bemühungen des Konsulats, das Bergelohn zur besonderen Zufriedenheit des Kapitain Preuß und den bei der

[1]) Vergl. den vorjährigen Bericht (Hand.-Arch. 1861 I. S. 233).

Ladung Betheiligten, nach sehr heftigen Diskussionen mit den Bergern zu 1400 Rthlr. abzumachen.

Tönning, den 3. Januar 1862.

Zur Statistik des Russischen Reichs.

(Schluß.)

Mit Bezug auf ihre Nationalität ordnen sich die im Jahre 1859 in die Russischen Häfen eingelaufenen Schiffe wie folgt:

Nationalität der Schiffe.	Mit Ladung. Schiffe.	Tonnen.	In Ballast. Schiffe.	Tonnen.
Russische	1280	235,208	296	56,640
Britische	1249	343,016	822	208,044
Hannoversche	237	21,898	213	24,176
Schwedische	427	60,600	280	64,232
Preußische	256	50,506	184	52,800
Dänische	281	29,766	282	33,876
Holländische	564	72,184	217	30,324
Belgische	9	3,088	7	3,392
Bremische	24	10,350	10	3,158
Hamburgische	11	1,052	3	578
Lübeckische	129	27,472	16	2,464
Mecklenburgische	93	15,532	239	44,316
Oldenburger	107	12,030	30	4,948
Französische	132	23,582	101	17,934
Sardinische	108	29,076	420	108,104
Toskanische	23	6,906	77	21,440
Spanische	—	—	2	1,154
Portugiesische	4	704	—	—
Neapolitanische	47	12,156	133	40,050
Römische	2	568	14	4,180
Oesterreichische	118	39,156	330	126,336
Serbische	8	2,442	12	2,680
Jonische	29	5,918	115	25,360
Moldauische und Wallachische	12	2,242	24	4,834
Griechische	165	31,536	438	111,194
Türkische	568	26,742	453	27,042
Persische	11	360	38	818
Amerikanische	57	36,272	4	1,738
Jerusalemer	1	238	1	300
Im Ganzen	5952	1,100,600	4761	1,022,112

Was Herkunft und Bestimmung der im Jahre 1859 ein- und ausgelaufenen Fahrzeuge betrifft, so ergiebt darüber die nachstehende Tabelle das Nähere:

Von und nach:	Eingelaufen: Schiffe.	Tonnen.	Ausgelaufen: Schiffe.	Tonnen.
Rußland	980	154,956	1,232	198,202
Großbritannien	2,903	672,372	3,489	848,752
Schweden	674	64,090	408	30,262
Preußen	475	83,384	329	67,988
Dänemark	399	48,432	1,204	146,188
Hansestädten	331	50,698	171	29,432
Uebrigen Deutschen Häfen	172	24,292	40	5,490
Holland	396	62,618	653	93,316
Belgien	147	27,662	142	28,820
Frankreich	467	112,692	661	178,820
Spanien	87	20,370	20	4,332
Portugal	81	17,590	8	1,226
Italienischen Staaten	835	218,216	416	129,546
Oesterreich	81	29,612	133	44,472
Malta	225	69,086	6	2,148
Jonischen Inseln	64	18,664	12	3,054
Griechenland	319	80,788	8	1,194
Türkei	1,603	278,030	1,411	239,126
Persien	355	27,386	317	21,180
Egypten	41	14,180	1	796
Afrika	8	2,420	—	—
Amerika, Nord- u. Süd-,	60	41,864	22	12,570
West-Indien	10	3,310	1	118
Im Ganzen	10,713	2,122,712	10,684	2,087,032

Von den bei diesem Verkehr betheiligten Russischen Häfen sind als die wichtigsten folgende hervorzuheben:

Bezeichnung des Hafens.	Eingelaufen: Schiffe.	Tonnen.	Ausgelaufen: Schiffe.	Tonnen.
An der Ostsee und dem Weißen Meere:				
Cronstadt	2387	514,470	2323	501,592
Narva	175	32,226	175	32,146
Reval	125	15,870	124	16,310
Riga	1785	293,884	1795	242,304
Arensburg	23	2,634	23	2,560
Pernau	103	14,806	101	14,550
Libau	228	21,244	232	21,668
Windau	134	16,042	140	17,300
Archangel	747	115,936	754	119,120
Onega	45	11,574	70	10,978
Uebrige Häfen	42	4,598	42	14,410
Zusammen	5794	1,043,284	5777	982,938
Am Schwarzen und Asowschen Meere.				
Odessa	1477	487,796	1451	503,702
Eupatoria	38	7,602	38	8,062
Theodosia	104	20,046	109	22,148
Kertsch	233	54,648	220	49,078
Berdiansk	372	84,326	389	87,394
Mariopol	176	50,990	178	51,138
Taganrog	1148	274,084	1147	281,858
Euska	23	4,022	23	4,022
Anap	33	718	32	690
Suchum Kale	164	10,542	169	11,186
Redut Kale	233	6,384	222	5,508
Nikolajeff (Quarantaine)	113	2,260	105	2,100
Uebrige Häfen	312	37,344	305	38,080
Zusammen	4426	1,040,762	4388	1,064,966
Am Kaspischen Meere:				
Astrachan	77	8,320	63	6,626
Back	288	22,612	315	23,886
Uebrige Häfen	128	7,734	141	8,616
Zusammen	493	38,666	519	39,128
Im Ganzen	4919	1,079,428	4907	1,104,094

Handel.

Der Gesammtwerth der in den acht Jahren bis 1859 in das Russische Reich eingeführten und aus demselben ausgeführten Waarenmengen (ohne Kontanten) war:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
	Silb. Rub.	Silb. Rub.
1852	100,864,052	114,773,829
1853	102,286,768	147,662,815
1854	70,358,608	65,337,681
1855	72,099,881	39,517,440
1856	122,562,442	160,249,872
1857	151,686,799	169,688,134
1858	149,383,950	151,175,647
1859	159,334,166	165.664,672

Die Einfuhr und Ausfuhr von gemünztem und ungemünztem Gold und Silber gestaltete sich während der Zeit von 1853 bis 1859 wie folgt:

		Gold.	Silber.	Zusammen.
		S.-R.	S.-R.	S.-R.
1853:	Einfuhr	21,918,149	4,081,846	25,999,995
	Ausfuhr	6,960,750	—	6,960,750
1854:	Einfuhr	4,841,234	1,460,116	6,301,350
	Ausfuhr	11,932,633	66,863	11,999,496
1855:	Einfuhr	587,783	1,316,263	1,904,046
	Ausfuhr	6,065,159	64,851	6,130,010
1856:	Einfuhr	4,307,870	11,911,159	16,219,029
	Ausfuhr	5,715,620	76,722	5,792,342
1857:	Einfuhr	3,829,773	4,945,954	8,775,727
	Ausfuhr	22,158,209	1,511,867	23,670,076
1858:	Einfuhr	1,104,792	5,460,687	6,565,479
	Ausfuhr	29,252,738	1,544,863	30,797,601
1859:	Einfuhr	1,372,038	1,476,317	2,848,355
	Ausfuhr	28,239,287	419,206	28,658,493

Der bei weitem größte Theil der Handelsbewegung entfällt auf das Europäische Rußland, und hier ist es wieder die Ostseegrenze, über welche der Hauptverkehr stattfindet. Es wurden nämlich in den nachbezeichneten Jahren an Waaren (ohne Kontanten) folgende Werthbeträge ein- und ausgeführt:

Bezeichnung der Grenze.	1853.		1856.		1859.	
	Einfuhr. S.-R.	Ausfuhr. S.-R.	Einfuhr. S.-R.	Ausfuhr. S.-R.	Einfuhr. S.-R.	Ausfuhr. S.-R.
Ueber das weiße Meer	294,706	6,113,782	398,140	7,167,391	530,267	7,291,078
„ Finnland	1,056,900	2,287,624	564,828	2,884,096	1,742,966	3,273,932
„ die Ostsee	63,406,779	67,809,585	53,012,824	77,133,261	96,186,313	66,069,602
„ die Europäische Landgrenze (exkl. Polen)	7,106,040	4,949,567	25,012,961	8,445,236 }	23,897,099	18,714,811
„ Polen	8,491,709	9,174,079	14,823,464	10,279,496 }		
„ das Schwarze und Asowsche Meer:						
Odessa	7,873,428 }	49,359,624	9,616,725 }	43,746,510	15,573,235	57,320,472
übrige Häfen	2,058,543 }		2,131,311 }			
zusammen Europäisches Rußland	90,288,105	139,694,261	105,560,253	149,655,990	137,929,880	152,669,895
Ueber die Transkaukasische Grenze	3,887,238	1,431,474	4,350,063	1,306,217	4,969,992	1,985,157
„ Astrachan	689,152	257,326	1,217,900	253,540	1,133,794	354,080
„ Orenburg und Sibirien	4,518,195	3,375,676	5,098,964	2,935,289	7,852,681	4,910,858
„ Kiachta	2,904,078	2,904,078	6,335,262	6,098,836	7,447,819	5,794,682
zusammen Asiatisches Rußland	11,998,663	7,968,554	17,002,189	10,593,882	21,404,286	12,994,777
Im Ganzen	102,286,768	147,662,815	122,562,442	160,249,872	159,334,166	165,664,672
Betrag der Zolleinnahme	24,154,275	2,221,656	26,004,261	2,216,914	29,188,422	1,996,257

Was insbesondere den Handelsverkehr des Europäischen Rußlands betrifft, so wurde derselbe hauptsächlich durch die nachstehend genannten Häfen vermittelt:

Bezeichnung des Hafens.	1853.		1856.		1859.	
	Einfuhr. S.-R.	Ausfuhr. S.-R.	Einfuhr. S.-R.	Ausfuhr. S.-R.	Einfuhr. S.-R.	Ausfuhr. S.-R.
Archangel	252,692	5,964,402	328,400	6,944,760	480,118	7,147,854
St. Petersburg	53,834,752	46,347,104	52,317,400	53,672,942	83,028,527	42,244,787
Narva	540,207	415,509	295,452	396,009	1,102,141	651,048
Riga	4,063,969	16,795,051	4,603,593	19,707,214	4,727,796	19,000,040
Reval	460,242	519,646	1,377,080	1,081,981	821,545	535,274
Windau	52,254	301,348	29,990	141,667	67,969	281,851
Libau	179,680	1,561,921	181,383	898,679	198,808	1,208,568
Ismail	125,208	2,191,474	337,696	1,012,046		
Odessa	7,873,428	27,640,259	10,751,659	15,700,977	12,411,009	30,967,911
Taganrog	1,501,507	4,119,571	1,578,843	10,428,308	2,591,628	7,412,315

Ueber die Betheiligung der einzelnen **Herkunfts- und Bestimmungsländer** an dem Waaren-Eingange und Ausgange des Europäischen Rußlands (exkl. Finnland) im Jahre 1859 giebt die folgende Tabelle Auskunft:

	Einfuhr in Rußland. S.-R.	Ausfuhr aus Rußland. S.-R.
Europa.		
Schweden	183,416	1,216,533
Norwegen	2,178,415	606,381
Preußen	25,143,179	16,528,031
Dänemark	115,926	1,958,322
Hansestädte und übriges Deutschland	10,887,201	4,378,232
Holland	6,221,501	7,360,515
Belgien	1,890,663	1,972,064
Großbritannien	45,453,914	76,265,987
Frankreich	10,419,281	12,543,865
Portugal	484,662	368,539
Spanien	2,228,921	133,546
Sardinien	249,970	4,838,538
Toskana	161,302	1,785,080
Beide Sicilien	3,700,876	2,181,864
Oesterreich	6,778,213	6,641,292
Jonische Inseln	429,528	155,959
Griechenland	197,881	28,070
Türkei	6,042,631	7,084,583
Donau-Fürstenthümer	1,842,594	1,155,145
Amerika.		
Vereinigte Staaten	8,849,071	2,113,399
Südamerika und Westindien	1,974,168	—
Uebrige Länder	753,513	80,018
zusammen	136,186,914	149,395,963
Asien.		
Asiatische Türkei	1,953,012	1,107,402
Persien	3,823,696	1,217,706
Kirghisische Steppen	5,696,955	2,925,950
Chiwa	52,209	7,391
Bochara	1,150,434	1,291,275
Taschkent	850,006	504,731
China	7,574,457	5,940,382
Uebrige Länder	303,437	—
zusammen	21,404,286	12,994,777
Im Ganzen	157,591,200	162,390,740

Nach den **Waarengattungen** klassifizirt sich die **Einfuhr** des **Europäischen Rußlands** (exkl. Finnland) für die beiden Jahre 1858 und 1859 wie nachstehend angegeben, wobei jedoch zu beachten, daß die den einzelnen Importländern zugeschriebenen Quantitäten und Werthe auch die durch das betreffende Land **nur transitirten** Waaren mit umfassen:

Gegenstand und Herkunft der Einfuhr:	1858 Menge Pud	1858 Werth S.-R.	1859 Menge Pud	1859 Werth S.-R.
Gewürze und Kakao	—	648,381	—	630,300
Kaffee:				
Preußen	15,699	133,174	24,025	204,838
Hansestädte	105,502	856,019	89,428	864,480
Großbritannien	73,175	590,241	75,640	705,083
Frankreich	30,892	247,193	34,081	328,088
Uebrige Länder	86,291	683,182	47,095	480,294
Total	311,559	2,511,809	270,269	2,532,783
Zucker, Roh-:				
Holland	829,154	4,145,770	466,110	2,330,550
Preußen	44,828	204,376	54,750	188,065
Westindien und Südamerika	27,573	137,865	338,991	1,694,955
Vereinigte Staaten	176,656	883,280	—	—
Uebrige Länder	180,703	898,855	97,279	480,936
Total	1,258,914	6,270,146	957,130	4,694,496
Zucker, raffinirter.	11,624	85,670	1,408	8,849
Olivenöl:				
Spanien und Portugal	44,053	252,126	104,058	624,348
Italien	586,479	3,264,500	359,504	2,211,572
Türkei	39,946	238,699	85,552	598,864
Preußen	25,734	173,792	40,670	260,354
Uebrige Länder	117,973	702,476	134,970	886,447
Total	814,185	4,631,593	724,754	4,581,585
Branntwein, Arrac, Rum rc.	—	662,503	—	594,486
Wein:				
Frankreich	—	1,980,309	—	1,381,809
Spanien und Portugal	—	1,656,030	—	962,996
Preußen	—	344,720	—	302,489
Uebrige Länder	—	1,851,159	—	1,366,866
Total	—	5,832,218	—	4,014,151
Champagner:				
Frankreich	—	2,047,861	—	1,693,403
Preußen	—	47,968	—	49,550
Uebrige Länder	—	108,824	—	113,691
Total	—	2,199,653	—	1,856,644

Gegenstand und Herkunft der Einfuhr:	1858 Menge Pud	1858 Werth S.-R.	1859 Menge Pud	1859 Werth S.-R.
Porter	—	554,595	—	470,443
Fische:				
Norwegen u. Schweden	—	1,466,054	—	2,061,461
Preußen	—	655,206	—	748,412
Uebrige Länder	—	653,404	—	384,839
Total	—	2,774,664	—	3,194,712
Salz:				
Großbritannien	2,688,931	1,171,041	2,440,821	1,039,118
Spanien und Portugal	907,605	391,958	296,002	112,894
Oesterreich	2,611,804	2,605,486	1,992,614	1,961,783
Preußen	1,443,824	270,695	1,805,715	358,841
Uebrige Länder	911,803	402,223	1,203,230	500,778
Total	8,563,967	4,841,403	7,738,382	3,973,414
Tabak	167,367	4,474,388	115,771	3,200,354
Südfrüchte	—	4,731,418	—	4,698,675
Baumwolle, rohe:				
Großbritannien	1,253,942	9,398,942	1,347,077	10,776,616
Vereinigte Staaten	827,450	6,197,072	1,061,887	8,495,096
Preußen	125,490	492,564	133,062	736,355
Uebrige Länder	246,689	1,819,056	252,028	1,960,327
Total	2,453,571	17,907,634	2,794,054	21,968,394
Baumwollengarn:				
Großbritannien	217,471	4,439,246	99,540	2,126,126
Preußen	44,439	683,408	31,084	516,868
Uebrige Länder	11,611	243,659	13,312	274,304
Total	273,521	5,366,313	143,936	2,917,298
Droguen	—	3,020,142	—	4,078,901
Holz für Tischler und Drechsler	—	152,714	—	130,231
Farbstoffe: Indigo:				
Holland	9,941	994,100	12,733	1,107,629
Großbritannien	24,310	2,370,747	30,545	2,637,700
Preußen	2,068	112,358	2,856	179,598
Uebrige Länder	2,499	203,281	1,618	103,639
Total	38,818	3,680,486	47,752	4,028,566
— Cochenille	10,822	582,396	11,970	639,541
— Krapp	55,646	408,171	66,609	456,020
— Sandelholz	641,276	1,299,900	436,069	849,948
— and. Gattungen	—	2,285,105	—	2,805,146
Metalle: Blei	335,783	852,764	405,635	1,185,403
andere	—	1,557,232	—	2,161,100
Steinkohlen:				
Großbritannien	—	1,731,094	—	1,847,133
Preußen	—	116,955	—	76,787
Uebrige Länder	—	43,943	—	81,677
Total	—	1,891,992	—	2,005,597
Seide, rohe:				
Preußen	5,723	1,508,605	5,224	1,278,118
Uebrige Länder	1,872	504,700	2,094	631,251
Total	7,595	2,013,305	7,318	1,909,369
Wolle, rohe:				
Großbritannien	69,969	2,833,199	66,193	2,707,810
Preußen	22,771	611,374	30,022	660,468
Uebrige Länder	12,876	374,481	10,651	280,287
Total	105,616	3,819,054	106,866	3,648,565
Manufakturwaaren, baumwollene:				
Preußen	—	1,640,669	—	2,098,673
Großbritannien	—	1,427,821	—	2,053,667
Türkei	—	470,048	—	412,318
Uebrige Länder	—	856,954	—	1,044,668
Total	—	4,395,492	—	5,609,326
Desgl. leinene:				
Preußen	—	848,822	—	999,204
Oesterreich	—	307,379	—	408,760
Großbritannien	—	383,837	—	454,067
Uebrige Länder	—	221,283	—	276,732
Total	—	1,761,321	—	2,138,763
Desgl. seidene:				
Preußen	—	3,151,025	—	3,564,544
Hansestädte	—	947,681	—	854,948
Frankreich	—	573,833	—	643,707
Oesterreich	—	303,193	—	315,777
Uebrige Länder	—	376,618	—	466,278
Total	—	5,352,350	—	5,845,254
Desgl. wollene:				
Preußen	—	1,557,233	—	1,705,711
Großbritannien	—	848,170	—	1,099,510
Hansestädte	—	332,390	—	428,582
Uebrige Länder	—	841,647	—	933,816
Total	—	3,579,440	—	4,167,619
Maschinen und Modelle:				
Großbritannien	—	4,709,928	—	7,397,209
Preußen	—	1,159,439	—	1,439,932
Belgien	—	638,040	—	1,234,450
Hansestädte	—	248,501	—	63,121
Uebrige Länder	—	841,891	—	1,161,900
Total	—	7,597,799	—	11,296,612
Metallwaaren:				
Sensen und Sicheln	101,891	830,047	111,200	924,702
andere	—	3,243,802	—	3,689,088
Uhren	—	1,213,269	—	1,249,594
Edelsteine	—	799,330	—	716,413
Gedruckte Bücher	—	800,107	—	964,297
Pelzwerk	—	1,762,164	—	2,252,776
Arzneiwaaren	—	861,838	—	1,092,132
Gesammtwerth der Einfuhr	—	128,175,199	—	136.186,914

In denselben Jahren wurden aus dem Europäischen Rußland (exkl. Finnland) im Ganzen und nach den unten bezeichneten einzelnen Ländern (mit Einschluß der durch dieselben nur transitirten Güter) hauptsächlich ausgeführt:

Gegenstand und Bestimmung der Ausfuhr.	1858 Menge Pud	1858 Werth S.-R.	1859 Menge Pud	1859 Werth S.-R.
Kaviar	74,059	518,398	49,748	349,412
Butter	158,195	945,757	132,992	785,293
Vieh:	Stück		Stück	
Kühe und Ochsen.	18,090	714,414	17,518	752,014
andere Gattungen	67,711	492,370	84,968	686,834

Gegenstand und Bestimmung der Ausfuhr.	1858 Menge	1858 Werth S.-R.	1859 Menge	1859 Werth S.-R.
Getreide: Weizen:	Tschetw.		Tschetw.	
Preußen	430,816	3,214,948	248,592	1,907,590
Großbritannien	1,085,579	8,853,710	1,603,929	13,674,219
Frankreich	790,000	6,590,701	737,657	6,423,853
Italien	428,642	3,379,917	871,110	7,777,390
Oesterreich	121,930	916,802	159,700	1,373,181
Türkei	411,207	2,982,189	542,833	4,330,013
Uebrige Länder	39,129	300,064	46,435	371,782
Total	3,307,303	26,238,331	4,210,256	35,858,028
Roggen:				
Schweden u. Norwegen	18,091	90,709	24,326	139,460
Preußen	558,227	2,468,859	734,073	3,383,436
Dänemark	80,372	482,232	35,179	211,074
Hansestädte	40,756	228,942	28,054	128,334
Holland	376,277	2,128,430	417,474	2,355,224
Großbritannien	155,560	735,496	310,620	1,453,093
Uebrige Länder	71,340	281,399	124,979	558,293
Total	1,300,623	6,416,067	1,674,705	8,228,914
Gerste:				
Preußen	34,887	106,112	19,256	74,623
Holland	172,934	944,562	244,903	1,347,330
Großbritannien	619,497	2,416,073	389,495	1,556,422
Uebrige Länder	201,597	692,885	190,001	725,403
Total	1,028,915	4,159,632	843,655	3,703,778
Hafer:				
Preußen	42,581	104,568	121,778	442,872
Großbritannien	1,711,547	6,052,281	1,358,294	4,827,833
Holland	89,727	303,045	141,384	507,839
Uebrige Länder	681,007	2,414,953	665,696	2,442,026
Total	2,524,862	8,874,847	2,287,152	8,220,570
Mais:				
Großbritannien	349,325	2,088,582	386,165	2,360,353
Frankreich	30,097	203,253	1,841	10,883
Oesterreich	68,461	211,760	10,991	51,768
Türkei	3,645	14,030	4,068	18,042
Uebrige Länder	14,182	43,539	8,113	46,716
Total	465,710	2,561,164	411,178	2,487,762
Erbsen	78,932	418,457	67,437	450,179
Mehl	116,641	904,707	123,467	823,571
Andere Cerealien	—	239,826	—	148,258
	Pud		Pud	
Wachs	9,069	108,074	4,770	58,796
Pferdehaar	19,924	105,695	15,551	95,815
Hausenblase	3,135	460,018	2,825	381,681
Juftenleder	20,286	356,796	18,447	399,317
Häute, lohgare	—	94,530	6,367	116,790
„ rohe	128,592	683,622	95,619	687,705
Flachs:				
Großbritannien	2,467,854	8,961,532	2,538,061	10,368,006
Frankreich	532,259	1,962,538	182,558	730,232
Preußen	228,112	326,305	166,143	363,030
Uebrige Länder	652,948	2,400,398	436,121	1,746,472
Total	3,881,173	13,650,773	3,322,883	13,207,740
Codilla:				
Großbritannien	490,027	923,418	915,039	2,224,974
Uebrige Länder	153,178	163,133	131,320	144,536
Total	643,205	1,086,551	1,046,359	2,369,510

Gegenstand und Bestimmung der Ausfuhr.	1858 Menge Pud	1858 Werth S.-R.	1859 Menge Pud	1859 Werth S.-R.
Hanf:				
Schweden u. Norwegen	159,148	457,866	222,399	590,910
Holland	115,144	333,706	170,329	440,446
Großbritannien	1,774,326	4,817,677	2,251,841	5,804,817
Preußen	178,880	386,574	150,933	331,661
Uebrige Länder	638,898	1,696,359	693,926	1,796,645
Total	2,866,396	7,692,182	3,489,428	8,964,479
Heede	85,835	136,958	57,824	80,308
Leinen u. Hanfgarn	177,047	639,162	216,960	779,129
Holzwaaren:				
Preußen	—	1,570,460	—	1,880,826
Großbritannien	—	1,798,983	—	1,743,029
Uebrige Länder	—	1,416,695	—	1,252,330
Total	—	4,786,138	—	4,876,185
Oel, Lein- u. Hanf-:	144,063	549,653	36,301	147,278
Rohmetalle: Kupfer:				
Preußen	14,555	144,950	17,925	179,165
Holland	8,400	89,200	1,315	13,150
Großbritannien	1,459	48,960	8,592	87,672
Frankreich	5,646	60,510	26,355	256,594
Uebrige Länder	7,917	189,091	18,944	216,020
Total	37,977	532,711	73,131	752,601
— Eisen:				
Großbritannien	93,981	176,081	119,120	202,200
Vereinigte Staaten	64,083	192,372	80,475	239,855
Uebrige Länder	152,099	193,750	82,150	98,330
Total	310,163	562,203	281,745	540,385
Potasche	556,956	1,224,890	463,768	1,157,787
Wagenschmiere	48,221	123,057	41,281	114,155
Talg:				
Großbritannien	2,753,150	11,224,987	2,548,553	12,486,519
Preußen	108,909	440,706	11,269	57,042
Uebrige Länder	773,759	3,187,107	257,956	1,202,698
Total	3,635,818	14,852,800	2,817,778	13,746,259
Oelsaaten: Leinsaat:	Tschetw.		Tschetw.	
Preußen	106,625	496,223	135,973	658,955
Holland	65,023	633,877	91,842	810,078
Großbritannien	851,143	8,516,721	942,346	8,415,872
Frankreich	68,485	692,155	88,554	796,986
Uebrige Länder	115,049	1,151,204	165,209	1,486,192
Total	1,206,325	11,490,180	1,423,924	12,168,083
— Hanfsaat	106,059	781,039	9,288	65,692
	Fässer		Fässer	
Pech	86,400	265,807	96,034	295,028
Schafwolle:	Pud		Pud	
Preußen	206,629	1,953,462	149,528	2,588,507
Großbritannien	256,558	3,486,669	391,169	4,754,989
Oesterreich	222,125	2,219,333	196,344	1,998,647
Uebrige Länder	231,381	3,715,978	173,032	2,525,251
Total	916,693	11,375,442	910,073	11,867,394
Hasenfelle	15,353	446,358	16,319	360,377
Borsten:				
Großbritannien	48,068	1,482,815	52,824	1,648,633
Vereinigte Staaten	8,215	226,089	7,790	238,792
Uebrige Länder	29,171	580,128	33,459	664,926
Total	85,454	2,289,032	94,073	2,552,351
Tauwerk	399,260	1,016,706	506,301	1,343,796

	1858 Menge	1858 Werth	1859 Menge	1859 Werth
Leinenwaaren:	Stück	S.-R.	Stück	S.-R.
Segeltuch	9,103	65,920	30,522	269,818
Flandrisch Leinen	1,989	15,335	1,083	10,945
Raventuch	13,774	124,608	14,340	140,397
	Arschin		Arschin	
Damast	36,790	3,943	385	45
andere	4,981,322	517,057	7,163,682	706,222
Metallwaaren	—	263,709	—	220,345
	Stück		Stück	
Pferde	9,600	522,218	6,226	292,329
Pelzwerk:				
Preußen	—	923,512	—	823,338
Großbritannien	—	46,899	—	114,734
Uebrige Länder	—	166,807	—	42,947
Total	—	1,137,218	—	981,019
	Pud		Pud	
Federn	5,682	96,530	8,264	113,927
Federspulen	50,745	434,364	48,994	385,003
	Stück		Stück	
Matten	1,429,193	214,327	1,409,671	222,501
Gesammtwerth der Ausfuhr	—	136,487,057	—	149,395,963

Von der Entwickelung des Handelsverkehrs zwischen Rußland und den Asiatischen Ländern in 1858 und 1859 mag schließlich die folgende Zusammenstellung ein Bild geben:

A. Einfuhr.

	1858 Menge	1858 Werth	1859 Menge	1859 Werth
	Pud	S.-R.	Pud	S.-R.
Fische	—	64,817	—	137,612
Zucker, raffinirter und Candis	81,170	621,312	74,333	578,244
Vieh:				
von Persien	—	123,755	—	47,889
„ den Kirghis. Steppen	—	2,973,245	—	3,946,093
„ Bokhara	—	—	—	—
„ anderen Ländern	—	48,874	—	50,219
Total	—	3,145,874	—	4,044,201
Tabak	32,252	165,171	38,426	209,136
Südfrüchte:				
von Persien	—	794,752	—	508,590
„ Taschkend	—	137,202	—	196,888
„ anderen Ländern	—	87,419	—	69,674
Total	—	1,019,373	—	775,152
Getreide	—	67,542	—	83,086
Thee:				
von China	288,634	6,508,604	325,409	6,761,412
„ anderen Ländern	182	6,666	23	966
Total	288,816	6,515,270	325,432	6,762,378
— in Ziegelsteinform	181,993	813,222	128,901	629,975
Baumwolle, rohe:				
von Persien	42,568	162,582	26,051	92,885
„ China	14,974	59,729	560	2,274
„ Bokhara	140,692	542,205	105,276	454,875
„ anderen Ländern	25,575	95,238	6,175	29,119
Total	223,809	859,754	138,071	579,153
Baumwollengarn:				
von Persien	4,611	28,279	13,668	72,647
„ Bokhara	14,657	92,438	5,874	40,190
„ anderen Ländern	2,290	21,190	1,943	18,462
Total	21,558	141,907	21,485	131,299
	Pud	S.-R.	Pud	S.-R.
Wolle, rohe	44,482	97,119	39,077	71,606
Seide, rohe:				
von Persien	9,628	587,637	7,099	496,096
„ anderen Ländern	1,125	83,273	1,253	111,495
Total	10,753	670,910	8,352	607,591
Farbstoffe	—	171,641	—	120,975
Felle	—	1,073,511	—	884,226
Manufakturwaaren, baumwollene:				
von der Asiatischen Türkei	—	337,083	—	787,334
„ Persien	—	1,267,311	—	1,347,119
„ Bokhara	—	321,189	—	313,497
„ Taschkend	—	337,125	—	388,871
„ anderen Ländern	—	616,009	—	95,095
Total	—	2,878,717	—	2,931,916
— seidene:				
von der Asiatischen Türkei	—	22,919	—	68,671
„ Persien	—	377,180	—	411,633
„ anderen Ländern	—	171,425	—	94,856
Total	—	571,524	—	575,160
— wollene:				
von der Asiatischen Türkei	—	7,709	—	52,651
„ Persien	—	92,822	—	105,160
„ den Kirghis. Steppen	—	72,567	—	74,864
„ anderen Ländern	—	73,322	—	16,376
Total	—	246,420	—	249,051
	Stück		Stück	
Pferde	10,480	188,387	8,862	153,284
Pelzwerk:				
von Persien	—	107,671	—	117,380
„ den Kirghis. Steppen	—	186,438	—	347,176
„ Bokhara	—	22,122	—	162,113
„ anderen Ländern	—	57,673	—	85,943
Total	—	373,904	—	712,612
Sonstige Artikel	—	938,198	—	1,167,629
zusammen Einfuhr	—	20,624,553	—	21,404,286

B. Ausfuhr.

	1858 Menge	1858 Werth	1859 Menge	1859 Werth
Kaviar	3,524	48,807	2,275	42,465
Zucker, raffinirter und Kandis	15,639	191,665	6,136	70,581
	Stück		Stück	
Vieh	20,050	80,401	13,481	60,764
Getreide:				
nach der Asiatischen Türkei	—	173,258	—	119,062
„ den Kirghis. Steppen	—	272,470	—	249,087
„ China	—	29,895	—	33,270
„ anderen Ländern	—	3	—	64,910
Total	—	475,626	—	466,329
	Pud		Pud	
Baumwolle, rohe	1,389	4,856	3,072	9,876
Wachs	364	4,156	387	4,583
Leder, Juften-:				
nach den Kirghis. Steppen	—	303,056	—	310,189
„ Bokhara	—	20,571	—	52,890
„ China	—	86,020	—	160,246
„ anderen Ländern	—	43,422	—	59,928
Total	—	453,069	—	583,253

	1858 Menge	1858 Werth	1859 Menge	1859 Werth
Häute, lohgare:	Pud	S.-R.	Pud	S.-R.
nach den Kirghis. Steppen	—	65,360	—	19,474
„ Taschkend	—	125	—	1,331
„ China	—	66,628	—	141,669
„ anderen Ländern	—	6,065	—	2,810
Total	—	138,178	—	165,284
— rohe:				
nach der Asiatischen Türkei	—	107,567	—	111,659
„ Persien	—	18,429	—	25,189
„ anderen Ländern	—	1,855	—	222
Total	—	127,851	—	137,070
Korallen und Perlen	—	19,780	—	47,523
Farbstoffe	—	119,598	—	126,128
Holzwaaren	—	57,492	—	119,623
Metalle: Kupfer:				
nach Persien	5,451	70,235	8,539	105,155
„ anderen Ländern	1,798	19,808	3,490	35,759
Total	7,249	90,043	12,029	140,914
Eisen:				
nach Persien	146,401	190,550	187,604	274,809
„ Taschkend	26,292	33,463	15,519	18,368
„ anderen Ländern	27,475	36,828	70,481	86,561
Total	200,168	260,841	273,604	379,738
— andere	—	31,904	—	75,064
Droguen	—	72,182	—	44,802
Hörner und Hufe	—	52,078	—	65,940
Seide, rohe:				
nach der Asiatischen Türkei	4,923	285,473	7,150	547,705
„ Persien	2,531	172,869	1,199	87,107
„ anderen Ländern	73	2,253	44	1,666
Total	7,527	460,595	8,393	636,478
Schafwolle	1,925	4,667	8,302	35,089
Manufakturwaaren, baumwollene:				
nach den Kirghis. Steppen	—	1,582,516	—	1,815,056
„ Bokhara	—	239,294	—	622,651
„ Taschkend	—	408,001	—	318,430
„ China	—	1,123,645	—	1,090,019
„ anderen Ländern	—	43,524	—	27,102
Total	—	3,396,980	—	3,873,258
— leinene und hanfene:				
nach Persien	—	59,550	—	44,923
„ China	—	89,645	—	54,809
„ anderen Ländern	—	19,553	—	19,610
Total	—	168,748	—	119,342
— seidene:				
nach der Asiatischen Türkei	—	9,055	—	9,147
„ Persien	—	30,755	—	63,637
„ den Kirghis. Steppen	—	27,538	—	33,582
„ China	—	—	—	944
„ anderen Ländern	—	4,671	—	19,506
Total	—	72,019	—	126,816
— wollene:				
nach Persien	—	90,272	—	17,283
„ den Kirghis. Steppen	—	25,438	—	30,215
„ China	—	143,553	—	301,807
„ anderen Ländern	—	16,616	—	30,790
Total	—	275,879	—	380,095
— Tuch:	Arschin	S.-R.	Arschin	S.-R.
nach China	697,490	1,740,947	1,028,299	2,710,060
„ den Kirghis. Steppen	206,017	148,779	237,658	154,066
„ anderen Ländern	75,202	82,440	196,105	143,865
Total	978,709	1,972,166	1,462,062	3,007,991
	Pud	S.-R.	Pud	S.-R.
Gold und Silber	—	572,317	—	112,573
Metallwaaren:				
nach Persien	—	128,402	—	112,986
„ den Kirghis. Steppen	—	67,346	—	60,089
„ China	—	16,764	—	61,494
„ anderen Ländern	—	59,705	—	151,317
Total	—	272,217	—	385,886
Kisten, Koffer ꝛc.	—	41,084	—	44,038
	Stück			
Pferde	8,768	48,288	—	39,991
Pelzwerk:				
nach China	—	1,746,219	—	1,081,337
„ anderen Ländern	—	36,255	—	44,455
Total	—	1,782,474	—	1,125,792
Sonstige Artikel	—	613,610	—	567,383
zusammen Ausfuhr	—	11,909,571	—	12,994,777

Handel Rotterdams im Jahre 1861.

Das Jahr 1861 unterscheidet sich im Waarenhandel nur dadurch von anderen gewöhnlichen Geschäftsjahren, daß durch die Zerwürfnisse in Nord-Amerika die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel der Niederlande sich dem regelmäßigen, durch Produktion und Konsum geleiteten Gang entzogen haben, und namentlich in der zweiten Hälfte des Jahres dermaßen dem Spiel der Spekulation anheim fielen, daß dem Konsum derselben theils durch enorm hohe Preise des Rohstoffs, theils durch bedeutend verminderten Export von Manufakturwaaren, eine bedauernswerthe Einschränkung zugefügt worden ist, wohingegen die Spekulanten an den Häfen meist brillante Resultate erzielt haben. In anderen Artikeln, die in weniger direkter Beziehung mit dem Amerikanischen Bürgerkrieg stehen, war, mit wenigen Ausnahmen, nicht nur keine Verminderung, sondern eine Zunahme des Verbrauchs, bei vielen, wozu namentlich auch Rotterdams Hauptartikel Kaffee zu rechnen ist, selbst ein natürliches Voranschreiten der Preise, mit kleinen oder beziehungsweise mäßigen Vorräthen am Jahresschluß, zu bemerken. War also das Jahr 1861, trotz vieler Widerwärtigkeiten, ein in merkantilischer Hinsicht vielseitig befriedigendes, so dürfen wir dies um so mehr von seinem Nachfolger hoffen, wenn die politischen Zustände eine baldige wünschenswerthe Lösung finden, und die leichte, billige Cirkulation des Geldes, deren sich der Handel seither zu erfreuen hatte, nicht durch finanzielle Krisen gestört wird. Die Seeschifffahrt lieferte im abgelaufenen Jahre den Rhedern wieder bessere Resultate, als in den vorhergegangenen. Hat auch die große Verminderung der Rheinzölle, wegen der unterbrochenen Zufuhr von Nordamerikanischen Artikeln und des gehemmten Exports Europäischer Erzeugnisse nach Nordamerika, noch nicht zu völliger Geltung gelangen können, so wird doch die Rheinschifffahrt und die Belebung des Transito-Verkehrs über unseren Hafen in der Folge eine erfreuliche Zunahme zu erwarten haben.

Kaffee.

An den Europäischen Hauptmärkten, worunter England, Holland, Hamburg, Havre, Antwerpen und Triest zu verstehen sind, betrugen per Ende November die Zufuhren 3,638,000 Ctr., gegen 3,216,600 Ctr. in

Jahre.	Kaffee.								
	Rotterdam.				Amsterdam.				Lauf der Preise von gut. ord. Java.
	Anfuhren.		Vorräthe.		Anfuhren.		Vorräthe.		
	Ost-Ind.	West-Ind.	Ost-Ind.	West-Ind.	Ost-Ind	West-Ind.	Ost-Ind.	West-Ind.	
	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Ballen.	Cents.
1852	400,200	16,600	135,500	—	510,300	27,600	124,300	9,200	25½, 24, 27½, 26½.
1853	316,200	50,600	37,300	2,550	443,600	8,700	114,000	4,000	26½, 31, 29, 33.
1854	252,800	30,500	80,600	—	513,500	12,500	148,800	7,300	33½, 28½, 29.
1855	468,900	69,400	119,800	150	517,200	49,600	183,000	7,800	29, 32½, 32, 34, 33½.
1856	455,400	32,000	178,100	200	555,100	24,200	200,700	8,200	33½, 31½, 33.
1857	299,900	63,500	129,200	27,400	528,600	119,100	367,500	68,500	33, 43½, 33.
1858	397,400	7,700	64,500	9,200	590,500	9,900	229,800	12,300	33, 27½, 32, 30, 34.
1859	369,400	8,300	68,600	400	466,000	23,000	148,000	1,200	34, 38, 34, 39½, 36, 38.
1860	369,100	2,500	83,000	—	447,100	2,300	124,200	—	38½, 40, 39.
1861	330,800	32,400	74,400	4,600	589,200	24,200	178,500	—	39, 39½, 37½, 45, 44.

1860 und 3,101,000 Ctr. in 1859; die Ablieferungen 3,773,000 Ctr., gegen 3,454,000 Ctr. in 1860 und 3,281,000 Ctr. in 1859 und die Vorräthe 767,000 Ctr., gegen 807,000 Ctr. in 1860 und 1,017,000 Ctr. in 1859. Die Zufuhren waren wesentlich größer als in den vorhergegangenen 2 Jahren, enthielten aber in Folge des sehr bedeutenden Imports von Rio außergewöhnlich viele ordinaire Qualitäten, womit namentlich in der zweiten Hälfte des Jahres die Europäischen Märkte stark überführt wurden, während die gutschmeckenden Sorten weit schwächer als sonst vertreten waren. Die Ausfuhr von Rio betrug nach Europa vom 1. Januar bis 31. Oktober 1,150,000 B., gegen 860,000 B. und 680,000 B. im gleichen Zeitraum in 1860 und 1859. Nach den Berichten von Rio de Janeiro wird im Laufe dieses Jahres wegen kleineren Ertrages der neuen Ernte die Ausfuhr der vorigjährigen nachstehen, dagegen soll die neue Ernte in Qualität besser als die vorige sein.

Die Europäischen Ablieferungen konstatiren eine abermalige beträchtliche Zunahme des Verbrauchs, und die Vorräthe sind demzufolge trotz des Ueberschusses in den Zufuhren kleiner als in den letzten Jahren. Die Holländischen Totalzufuhren von Java und Padang betrugen 1,041,600 B. gegen 973,000 B. in 1860, 995,000 B. in 1859 und von Westindischen Sorten 56,600 B., gegen 4,800 B. in 1860 und 31,300 B. in 1859. Die Maatschappy versteigerte im verflossenen Jahre am 17. April in Amsterdam 462,327 B. und am 18. September in Rotterdam 389,753 B., also zusammen 852,080 B., gegen 888,200 B. in 1860, 998,800 B. in 1859 und 1,198,900 B. in 1858, woraus in den letzten 4 Jahren eine fortschreitende Abnahme der Auktions-Quantitäten ersichtlich ist. Die Berichte über die Java-Ernte stellen ein ansehnliches Defizit gegen die beiden vorhergegangenen Jahre in Aussicht, und nach der vor einigen Tagen eingetroffenen Javapost vom 14. November wird befürchtet, daß dieselbe um ⅓ kleiner als eine gewöhnliche Ernte ausfallen werde.

Beim Rückblick auf den Geschäftsgang in dem abgelaufenen Jahre tritt zunächst der bedeutende Aufschlag vor die Augen, welchen die gutschmeckenden Sorten erfahren haben, während die ordinairen Beisorten fast das ganze Jahr hindurch in weichender Tendenz verkehrten. Für die Ausbreitung des Verbrauchs der guten Sorten hat das mäßige Resultat der Frühjahrs-Maatschappy-Auktion viel beigetragen, indem in derselben der Werth von gut ordinairem Java, welcher zu Anfang des Jahres 38½ à 39 Cts. notirt wurde, auf 37½ Cts. zurücklief. Der Werth von gut ord. Brasil stand damals nur etwa 3 Cts. niedriger, und von anderen guten Beisorten ungefähr ebenso hoch als Java; es war daher natürlich, daß diese letztere Gattung stärker konsumirt wurde. Am Schluß des ersten Semesters betrugen die Ablieferungen bereits ca. 583,000 B. Maatschappy-Waare, gegen 442,000 B. und 400,000 B. im gleichen Zeitraum in 1860 und 1859, bei einem Zettel-Vorrath per 30. Juni von nur noch 78,323 B., gegen 156,000 B. in 1860 und 175,533 B in 1859. Dieser starke Abzug führte zu einer fortschreitenden Steigerung während des Sommers, welcher sich alle guten Beisorten anschlossen, und die nach der Ankündigung der kleinen Herbst-Auktion der Maatschappy den Werth von gut ord. Java auf 43—43½ Cts. brachte. In der Auktion am 18. September lief ord. Java 42 Cts. und gut ord. 42½ Cts., und die Betheiligung war trotz dieses hohen Preisstandes so vielseitig und bedeutend, daß nach Ablauf des Empfangtermins am 2. November nur noch 92,878 B. auf Zettel übrig blieben. Schon kurz nach der Auktion fing der Werth von Java in Folge der fortdauernden Exportfrage und der Besserung anderer Märkte an, seine steigende Richtung fortzusetzen; im Oktober lief gut ord. Java auf 44 Cts. und zu Anfang November, als die bedeutenden Ablieferungen nebst dem sehr reduzirten Zettelvorrath bekannt wurden, auf 45 Cts. Man erwartete anfänglich, daß die Preise durch Spekulation noch höher getrieben würden, was unter den damaligen Verhältnissen sehr leicht hätte geschehen können. Dieser Fall trat jedoch nicht ein, und die Ursache möchte theilweise darin zu suchen sein, daß durch den hohen Werth der meisten Hauptartikel die disponiblen Kapitalien stärker als sonst in Anspruch genommen wurden, und überhaupt die geschraubten Preise von Java-Kaffee wenig Spekulationslust erregten. Der Markt blieb nun während des Monats November still und unverändert auf 45 Cts. für gut ord. Java, wozu zwar nach und nach mehr Verkäufer auftraten, allein nicht mehr gekauft wurde, als der dringende Bedarf beanspruchte, welcher so kurz nach dem Ende des Empfangtermins aus der Herbst-Auktion höchst unbedeutend war, und auch im Dezember blieben die Ablieferungen klein, weil sich das Geschäft fast nur auf die Versorgung der inländischen Konsumfrage beschränkte. Der Zettelvorrath beträgt nun noch 71,370 Ballen Maatschappy-Waare, gegen 199,900 B. zu Ende 1860 und 270,700 B. zu Ende 1859. Die Ablieferungen von Zettelwaare in den ersten 3 Monaten 1861 betrugen ca. 101,400 B. und in 1860 111,600 B., also weit mehr als jetzt dem Bedarf bis zur nächsten Frühjahrs-Auktion von disponibler Zettelwaare geboten werden kann. Dieser Umstand würde zwar völlig genügend erscheinen, um eine gute Behauptung des Artikels in den nächsten Monaten erwarten zu lassen, inzwischen sind fast alle Märkte unter den drückenden Einfluß der bedenklichen politischen Zustände gerathen, und der Handel wird vermuthlich, bevor sich das Vertrauen nicht wieder ganz hergestellt haben wird, wie in den beiden letzten Monaten, auf vorsichtige Konsumversorgung beschränkt bleiben. Bei den reduzirten Vorräthen ist übrigens kaum zu erwarten, daß dringenderes Angebot erscheinen werde, obgleich die meisten Inhaber erst nach der Wiederkehr stärkerer Bedarfsfragen wieder bereitwilligere Abnehmer finden werden, und dann würde auch die jetzige Geschäftsstille schwerlich einen weiteren drückenden Einfluß auf den Werth ausüben können. Die Hauptveranlassung des Aufschlags der gutschmeckenden Kaffees

lag in dem zunehmenden Verbrauch, welchem die Produktion kaum mehr gewachsen zu sein scheint, und darin möchte überhaupt ein höherer Normalwerth seine Rechtfertigung finden. In letzter Zeit ist in Java sehr wenig umgegangen, für kleinen Bedarf ward 44 Cts. für gut ord. bedungen, für größere Posten fehlt es aber an Kauflust über 43½ Cts.

Der neue Vorrath der Maatschappy beträgt 256,600 Ballen, und in der ersten Privathand befinden sich in Holland ca. 20,000 Ballen Java und Padang, und 4600 Ballen Brasil. Von Ceylon versteigerte die Maatschappy in dem abgelaufenen Jahre 2197 Fässer und 3829 Ballen und besitzt von dieser Gattung einen neuen Vorrath von 92 Fässern und 18 Ballen.

In Beisorten hat sich der Handel seit der Steigerung der Preise von Java ziemlich belebt, und unsere Märkte haben ansehnliche Zufuhren von Brasil und anderen Westindischen Gattungen erhalten; in den besseren Sorten ist die Auswahl jedoch in zweiter Hand beschränkt, wogegen Brasil angeboten bleibt.

Die Anfuhren und Vorräthe von Kaffee in erster Hand stellen sich für die letzten 10 Jahre wie folgt:

(Hier folgt die Tabelle auf Seite 76.)

Das Resultat der Maatschappy-Auktionen während derselben Periode zeigt die nachstehende Uebersicht:

Jahre.	Verkauftes Auktions-Quantum.	Preise von gut ord. Java in den Auktionen vom		Unverkaufte Total-Vorräthe.	Vorräthe auf Empfangs-Zettel.
		Frühjahr.	Herbst.		
	Ballen.	Cents.	Cents.	Ballen.	Ballen.
1852	1,024,400	24, —	25½, —	279,400	157,000
1853	944,100	29½, 30	30, 30½	172,700	255,300
1854	818,800	28, 28½	28½, 29	233,900	160,400
1855	980,400	30, 30½	32, —	349,400	126,100
1856	1,061,700	31½, —	32½, 33	474,200	156,700
1857	803,800	36, 36½	41, —	561,400	148,000
1858	1,198,900	27½, —	32, —	338,100	144,500
1859	998,800	37, —	37½, —	249,700	270,700
1860	888,200	38½, —	39½, —	215,800	199,900
1861	852,100	37½, —	42½, —	257,600	71,800

(Schluß folgt.)

Mittheilungen.

Tilsit, 6. Januar. Am Schlusse des vergangenen Jahres 1861 verblieben hier folgende Bestände:

Weizen	213	Last	gegen 1860	55	Last,
Roggen	176	„	„ „	137	„
Gerste	262	„	„ „	228	„
Hafer	521	„	„ „	594	„
Erbsen	16	„	„ „	12	„
Wicken	28	„	„ „	32	„
Leinsaat ...	811	„	„ „	1004	„
Rübsaat ...	20	„	„ „	40	„
Hanfsaat ...	48	„	„ „	36	„
Kleesaat.....	1480	Pfd.	„ „	7600	Pfd.
Thimotheum	47,050	„	„ „	13,400	„
Hanf	362	Ctr.	„ „	240	Ctr.
Flachs	2646	„	„ „	5766	„
Hede	1818	„	„ „	511	„
Spiritus ...	480	Ohm	gegen 1860	175	Ohm
Leinöl.......	400	Ctr.	„ „	1730	Ctr.
Rüböl	645	„	„ „	685	„
Hanföl......	113	„	„ „	126	„
Leinkuchen...	8080	„	„ „	9640	„
Rübkuchen ..	1217	„	„ „	500	„
Bettfedern ..	500	Pfd.	„ „	1600	Pfd.
Borsten	750	„	„ „	800	„
Pferdehaare .	600	„	„ „	430	„
Matten	282	Decher	„ „	554	Decher
Heringe	1218	To.	„ „	1678	To.
Steinkohlen..	82,910	„	„ „	26,200	„
Thierknochen .	150	Ctr.	„ „	975	Ctr.
Diverses Salz	600,2	To.	„ „	3451,2	To.

Durch vereidete Messer wurden im Jahre 1861 aufgemessen 300 Last Leinsaat zum Handel und 1270 Last Leinsaat für die Oelmühlen. Ferner zu den Speichern 74 Last Weizen, 502 Last Roggen, 31 Last Gerste, 7 Last Weizen, 12 Last Erbsen. Dagegen abgemessen und versandt: nach Königsberg 380 Last Leinsaat, 346 Last Weizen, 240 Last Roggen, 85 Last Gerste, 72 Last Hafer, 33 Last Wicken, 54 Last Erbsen; nach Memel 486 Last Leinsaat, 1158 Last Roggen, 336 Last Gerste, 66 Last Hafer, 7 Last Erbsen, 41 Last Hanfsaat; nach Lauth 16 Last Leinsaat; nach Rußland 44 Last Hafer. Ferner zum hiesigen Konsum 3 Last Weizen, 58 Last Roggen, 10 Last Gerste, 165 Last Hafer und 38 Last Hanfsaat, 181 Last Rübsaat für die hiesigen Mühlen. Diese Angaben möchten kaum ein Drittel des wirklichen Umganges betragen, da das ganze Marktgeschäft ohne vereidete Messer gemacht wird und viele Russische Güter ungemessen in denselben Kähnen weiter gehen. Im Monat Dezember hatten wir keine erheblichen Marktzufuhren. Die schlechten Wege und beschwerlichen Trajektverhältnisse können zum Theil dabei influirt haben, der Hauptgrund möchte jedoch in der Spekulation zum Frühjahre liegen, welche hier wiederum bei den größeren Gutsbesitzern erwacht ist. Unsere Marktpreise sind für Weizen 80—95 Sgr., Roggen 48—54 Sgr., Gerste 30—44 Sgr., Hafer 20 bis 26 Sgr., Erbsen 50—65 Sgr., Kartoffeln 22—28 Sgr., Leinsaat 70 bis 85 Sgr. per Scheffel. Im Getreidegeschäft en gros war einiger Begehr für Weizen und Roggen zur Frühjahrslieferung. Es wurden verschlossen 150 Last Weizen à 90—96 Sgr., 100 Last gedarrten Roggen à 58 Sgr. franko Königsberg und 200 Last Roggen à 58—60 Sgr. franko Memel. Von Russischer Leinsaat sind mehrere Ladungen à 73—75 Sgr. per 106 Pfd. für die hiesigen Oelmühlen gekauft. Die Stimmung ist gedrückt. In Leinkuchen ruhte das Geschäft ganz. Für Frühjahrslieferung wurde 72 Sgr. per Ctr. verlangt, worauf Käufer nicht eingingen. Ebenso war für Leinöl nur schwache Frage und der Preis nachgebend 13—12½ Rthlr. per Ctr. Unsere Oelmühlen blieben in vollem Betriebe. Die hiesigen Eisengießereien und Maschinenfabriken können den Aufträgen kaum genügen und sind mit ihrem Geschäft zufrieden. Von Flachs sind einige Tausend Centner für Memel gekauft à 70—73 Sgr. per 31 ℔ Pfd. Vom Lande kommt wenig an Markt und wenn die Qualität auch genügen würde, so ist die Bearbeitung doch sehr mangelhaft. Für geschnittene Hölzer zeigt sich theilweise Begehr, doch ist es zu namhaften Abschlüssen bis jetzt nicht gekommen. Unsere Spedition nach Rußland ist schwach, auch hat sich das Geschäft in Thee, Schnitt- und kurzen Waaren dorthin nicht gebessert. Der Druck der politischen Verhältnisse in Rußland ist noch immer fühlbar. Bei dem Fallen der Russischen Wechselkourse gingen auch Papierrubel herunter, welche von 28 Sgr. 5 Pf. bis auf 27 Sgr. 6 Pf. gewichen sind. Der Umsatz dürfte 60—70,000 Rthlr. betragen haben.

Bromberg, 10. Januar. Das Getreidegeschäft versprach in dem ersten Drittel des Dezember recht lebhaft werden zu wollen. Die Preise von Weizen haben sich bei leichtem Absatz — seitdem aber die Befürchtungen wegen eines Krieges zwischen England und Amerika sich fast verloren

haben und die Meinungen sich einer friedlichen Lösung des Konfliktes zuneigten, stockte das Geschäft gänzlich, die Weizenpreise gingen ganz entschieden matter und die Unternehmungslust verlor sich unter der Befürchtung, daß, wenn der Verkehr frei bleibt, Amerika ohne Zweifel bedeutende Getreidemassen nach den Europäischen Märkten versenden dürfte. Die Preise von Roggen haben sich ziemlich unverändert behauptet; der Bedarf verspricht anzuhalten, während Sommergetreide ungefragt blieb und nur nominell seinen Werth behielt. Oelsaamen war den ganzen Monat hindurch in guter Frage, die hiesigen Läger sind davon fast ganz geräumt. Im Allgemeinen hat das abgelaufene Jahr kein sehr günstiges Resultat für den Getreidehandel geliefert, obgleich der Geschäftsumfang größer, als in dem vorhergehenden war. Die Aussicht auf lohnenden Absatz nach England, dessen Ernte von 1860 sehr mangelhaft ausgefallen, hat sich nicht bewährt, da es von allen Seiten, hauptsächlich aber von Amerika, stets so reichlich versorgt wurde, daß statt einer erwarteten Steigerung der Preise eher ein Weichen derselben eintrat, je mehr wir uns der diesjährigen vielversprechenden Ernte näherten. Bei dem sehr reichen Ertrag in unserer Gegend, wie auch in England, würde demnach für unseren Getreidehandel sicher großer Verlust entstanden sein, wäre die diesjährige Ernte in Frankreich nicht überaus schlecht ausgefallen und dorthin eine neue Abzugsquelle eröffnet worden. War nun diese auch nicht so ergiebig, wie man es eigentlich erwartete, weil auch in Frankreich sehr starke Zufuhren aus Amerika eintrafen, so wurde doch der größte Theil unserer alten Weizenvorräthe in Folge dessen noch zu lohnenden Preisen über Danzig und Stettin nach jenem Lande verschifft und ein großer Theil der Zufuhren, die bald nach der diesjährigen, in jeder Beziehung guten Ernte, herangebracht wurden, gingen ebenfalls dahin, so daß die Preise von Weizen dadurch fast auf demselben Stande, wie Ende vorigen Jahres geblieben sind. Der Roggenhandel war weniger bewegt, bis auf einige durch Deckungsbedürfnisse für Termine hervorgerufene Fluktuationen. Bei der lange offen gebliebenen Schifffahrt des eben beendeten Jahres und den günstigen Preisnotirungen ist schon weit mehr wie sonst von der letzten Ernte ausgeführt worden und der Bedarf Dänemarks, Schwedens und Norwegens erscheint noch durchaus nicht befriedigt. Mit Oelsaaten war das Jahresgeschäft sehr lohnend, dagegen in Sommergetreide nur ganz gering. Bei dem Mangel an offiziellen Angaben können wir die hiesigen Zufuhren des verflossenen Jahres nur annähernd auf ca. 40,000 W. schätzen, wovon ca. 25,000 W. Weizen, 15,000 W. aber Roggen und andere Getreidesorten betragen mögen. Unsere Bestände lassen sich auf 4000 W. Weizen und 1500 Wispel Roggen annehmen. Das Spiritusgeschäft war im Dezember, in Ermangelung jeden Impulses von außerhalb, wenig belangreich. Die Zufuhren, ca. 40,000 Ort., wurden auf frühere Verschlüsse von Konsumenten absorbirt, andere 65,000 bedangen 17⅞—17 Rthlr. per 8000 Ort. Das Jahresgeschäft von 1861 darin bestand mehr in Bezug als Ausfuhr. Die Kartoffelernte von 1860, welche in unserer Gegend sehr spärlich ausgefallen war, hatte eine so schwache Spiritusproduktion zur Folge, daß kaum der fünfte Theil des Bedarfs gedeckt werden konnte. Darum stellten sich die Preise auch verhältnißmäßig hoch und veranlaßten, daß aus stärkeren Produktionsgegenden Konsignationen nach hier gemacht wurden. Die Läger, welche zu Anfang des Jahres ca. 70,000 Ort. enthielten, gaben gegen Ende des April einen Bestand von ca. 200,000 Ort. Die Preise gingen von 21½ Rthlr. bis Ende Mai allmälig auf 19½ Rthlr. herunter. Während im Juni nur schwaches Geschäft war, hoben sich die Umsätze im Juli, August und September recht erfreulich. Die günstigen Resultate der neuen Kartoffelernte bildeten bei bedeutenden Nachfragen eine feste Stimmung, die in ziemlich hohen Preisen ihren Ausdruck fand. Als nun aber bald darauf die verstärkte Produktion und die flauen Berichte von anderen Plätzen deprimirend auf das Geschäft wirkten, mußten auch hier die Preise nachgeben und fielen solche im Dezember bis auf 17 Rthlr. Im Ganzen sind 1861 ca. 1 Million Ort. Spiritus zugeführt, 300,000 Ort. weniger als 1860 und mit einem Lager von ca. 80,000 Ort. beginnt das neue Jahr. Die in Westphalen und der Rheinprovinz fast total mißrathene Kartoffelernte verschaffte unserer überaus reichlichen Ausbeute lohnenden und ganz beträchtlichen Absatz nach diesen Provinzen. Hätte es unserer Ostbahn nicht an Wagen gefehlt, so würde ein noch weit größerer Absatz an Kartoffeln dorthin ermöglicht worden sein. Das seit einigen Jahren ganz darnieder liegende Holzgeschäft hat sich im abgelaufenen Jahre wieder seiner Letargie entrafft und den Geschäftsleuten sowohl im Bretter-, und Balkenhandel, als besonders auch in Eisenbahnschwellen reichlichen und gewinnbringenden Absatz verschafft; selbst das Klafterholz wurde sehr gesucht und zu enorm hohen Preisen bezahlt. Wie wir hören, ist die Aussicht, daß dieses Blühen des Holzhandels weitergreifend werden dürfte, da große Aufträge auf geschnittene und Rundhölzer bis Mitte dieses Jahres ertheilt sind. Die reichliche Ernte und die hohen Produktenpreise haben merkbar die Vermögensverhältnisse der Gutsbesitzer hiesiger Gegend verbessert und dadurch auch wieder dem Kleinhandel Leben und Regsamkeit verschafft. Eine Menge Landgüter sind im Laufe des Jahres zu erhöhten Preisen in andere Hände, zum Theil von Ausländern, übergegangen, wodurch neue Kapitalien in unsere Provinz gelangt und der Verkehr gehoben worden ist.

Görlitz, 6. Januar. Mit Ausnahme des Deutschen Tuchgeschäfts, welches das ganze Jahr hindurch ziemlich lebhaft gegangen ist, war der Export nach Amerika und Italien durch die im Frühjahr für letzteres immer noch rege gewesene Besorgniß wegen Ausbruch eines neuen Krieges, für ersteres durch den Ausbruch des Krieges selbst, außerordentlich beschränkt, bis zum Herbst eine lebhafte Frage für Amerika nach für den Krieg nöthigen Tuchartikeln eintrat. Es sind in Folge dessen namhafte Aufträge auf leichte ⅞ Tuche in blauer Farbe theils effektuirt, theils zur Ausführung überschrieben worden, welche letztere bis zum Neujahr auszuführen gewesen wären. Der Englisch-Amerikanische Konflikt hat aber eine erneute Störung in der Entwickelung des Geschäfts hervorgerufen, und es sind die meisten Ordres wieder annullirt worden. Im Orient lag der Tuchhandel das ganze Jahr darnieder, die schlechten Geldverhältnisse daselbst und der nachtheilige Stand der Oesterreichischen Valuta ließen keine Spekulation aufkommen. In Holland war der Absatz in Folge der dort stattgefundenen Ueberschwemmungen ebenfalls nur schwach. Da hiernach die Spekulation für den Export fast das ganze Jahr lahm lag, die Produktion der Fabriken aber mit geringen Einschränkungen im Gange geblieben ist, so war die Anhäufung großer Waarenlager die natürliche Folge davon und ein Druck auf die Fabrikpreise konnte nicht ausbleiben. Was die Leinen-Industrie betrifft, so umfaßt solche hauptsächlich die Anfertigung weißer und roher Leinwand, Handtücher, Tisch- und Bettzeuge in rein Leinen und Halbleinen, welche Artikel in ganz Preußen, sowie in sämmtlichen Zollvereins-Staaten, auch in Dänemark und Holland ihren Absatz finden. Im Allgemeinen ist die Leinen-Industrie in ziemlich gutem Gange geblieben, wenn auch die gesteigerten Preise für baumwollene Garne und Twiste den Gewinn am Fabrikat beeinträchtigt haben.

Magdeburg, 5. Januar. Im Zuckerhandel hat sich nur eine geringe Bewegung gezeigt. Dieselbe wurde, soweit sie Rohzucker betrifft, einerseits durch den Widerstand der Produzenten gegen weitere Preisermäßigung hervorgerufen, andererseits dadurch, daß die Raffinerien und Melisfabriken ihre Einkäufe möglichst beschränkten, weil sie bei dem fortdauernden kleinen Preisunterschiede zwischen roher und fabrizirter Waare keine höheren Preise anzulegen geneigt waren. Das umgesetzte Quantum Rohzucker beläuft sich auf etwa 50,000 Ctr.; außerdem wurden ein paar tausend Centner für den Export gekauft. — Das Ausfuhrgeschäft beschränkt sich auch jetzt noch auf Versuche. In neuester Zeit sollen sogar Verkäufe von Rohzucker nach Oesterreich stattgefunden haben. Ob die von der Provinzial-Steuerdirektion nachgegebene Einrichtung zur Ermittelung des Taragewichts der zum Export deklarirten Zucker, welche in der bisherigen Weise mit Kosten und großem Zeitaufwand verknüpft war, einen günstigen Einfluß ausüben wird, muß einstweilen dahingestellt bleiben. Eine Hauptbedingung

zur Belebung des Ausfuhrhandels wird nach der sich kundgebenden Ansicht im Handelsstande immerhin die sein, daß neben sonstigen allgemein günstigen Verhältnissen möglichst vollkommenes Fabrikat zu annehmbaren, vortheilhaften Preisen den Käufern dargeboten wird. Große Erfolge dürften aber selbst unter solchen Umständen vor der Hand nicht zuversichtlich zu erwarten sein, wie denn überhaupt die bedeutende Konjunktur in Zucker, welche sanguinische Spekulanten in so gewisse Aussicht stellten, in etwa auf sich warten lassen dürfte. Ein nicht geahnter Umschwung könnte in dem Falle eintreten, wo die von Schützenbach neu erfundene und bereits beschriebene Art der Erzeugung von Rohzucker sich in der Praxis so bewährt, wie der Erfinder nach den Versuchen im Kleinen es verheißt. Ueber den Zuckerhandel weiter berichtend war nach Brodmelis ziemlich lebhafte Frage, während Raffinade vernachlässigt wurde. Für jene Sorten bewilligte man zuletzt sogar ⅓—⅙ Rthlr. höhere Preise, wodurch indeß nur der vorherige Rückgang ausgeglichen wird. Im Produktengeschäft zeigte sich die bisherige Lebhaftigkeit; ebenso waren die Umsätze in Kolonialwaaren nicht unbeträchtlich. In Spiritus hingegen war das Geschäft wenig belebt, da die hiesigen Preise gegen diejenigen in Berlin und Leipzig zu hoch sind. In Getreide fanden wenig Umsätze statt und selbst Roggen, welcher bisher stark begehrt war, wurde nach dem Harz, Hannover und Westphalen nur mäßig abgesetzt. — Gerste ist ganz vernachlässigt und fehlt die Nachfrage darnach von Hamburg resp. England. Die Preise sind für Weizen 75—79 Rthlr., Roggen 55—58 Rthlr., Gerste 37—40 Rthlr., Hafer 25—26 Rthlr. Fassen wir die Resultate des verflossenen Jahres ins Auge, so sind solche, was den Handel im Allgemeinen betrifft, nicht unbefriedigend zu nennen. Einzelne Branchen, z. B. die Maschinenfabrikation, die Eisengießereien, überhaupt der Eisenhandel, haben zwar nicht besondere Erfolge erzielt, auch hat der Absatz besonders in Farbewaaren und chemischen Produkten an gewisse Fabriken gelitten, deren Betrieb durch die Amerikanischen Wirren gestört worden ist. Allein selbst unter obigen Fabriken sind es einige, namentlich diejenigen, die Eisenbahnbedürfnisse liefern, welche gut beschäftigt gewesen sind. Der Getreide- und Kolonialwaarenhandel erfreute sich, wenn auch nur während eines Theiles des Jahres, einer bedeutenden Thätigkeit. Die Produktenhändler äußern sich über ihren Verkehr sehr befriedigend. Der Absatz nach dem Auslande war anhaltend lebhaft, und was am inländischen Geschäfte in den ersten acht Monaten des Jahres vermißt wurde, haben die letzten Monate, begünstigt durch offen gebliebene Schifffahrt, reichlich eingebracht. — Daß besonders die Rohzuckerfabriken mit Glück gearbeitet haben, ist bekannt, ebenso aber auch, daß Raffinerien vom Gegentheil betroffen worden sind. Der Zwischenhandel in Zucker war nicht unbedeutend, jedoch mit keinem besonders lohnenden Gewinn verknüpft. Große Unternehmungen, weit aussehende Spekulationen von Belang sind nicht angestellt worden — daran tragen die politischen Verhältnisse die Schuld, welche nicht so gestaltet waren, um die Handeltreibenden jeder Besorgniß zu überheben. Ob, daß jene unterblieben sind, zu beklagen sei, möchten wir nicht behaupten; im Gegentheil können wir es nur billigen, daß der Handelsstand verständig und besonnen genug gewesen ist, sich in Anbetracht jener Ungewißheit, in den äußeren Zuständen, davon fern zu halten.

Halle a. d. S., 3. Januar. Die Handelsverhältnisse haben im vergangenen Monate im Wesentlichen keine Veränderungen erfahren. Der Handelsstand hält die gegenwärtigen politischen Verhältnisse im Allgemeinen für unsicher und meidet deshalb alle Geschäfte, welche dem Gebiete der Spekulation angehören, oder deren Abwickelung in ferner Zeit bevorsteht. Was die einzelnen Geschäftszweige anbelangt, so war das Getreidegeschäft, wenn es sich auch nur in den engen Grenzen der Loko-Konsumtion bewegte, nicht ohne Leben. Die Landzufuhren fielen reichlicher aus, als sie seit langer Zeit gewesen, und der, wenn auch der Festtage wegen sehr gesteigerte Bedarf konnte mit ihr nicht ganz gleichen Schritt halten, weshalb die Preise langsam nachgaben. Am letzten Markttage wurden bezahlt für Weizen 74—75 Rthlr. per Wispel, für Roggen 52—54 Rthlr. per Wispel, für Gerste 35—36 Rthlr. per Wispel, für Hafer 22 à 22½ Rthlr. per Wispel. Rüböl blieb bei kleinem Geschäft fest im Preise von 13—12⅚ Rthlr. Im Kolonialwaarengeschäft zeigte sich namentlich der Kleinhandel sehr lohnend, da das Weihnachtsfest den Bedarf der Kundschaft, besonders der ländlichen, mehr als gewöhnlich gesteigert hatte. Die Preise sämmtlicher Artikel behaupteten sich. Der Rohzucker-Handel war nicht ohne Leben. Nachdem die Produzenten sich zum größten Theile in die etwas niedrigeren Preise gefügt und einige Raffinerien Kauflust gezeigt hatten, wurden in der hiesigen Gegend 40—45,000 Ctr. zu Preisen von 10⅚—11⅓ Rthlr. für erstes Produkt verkauft. Der Umsatz würde noch wesentlich belangreicher gewesen sein, wenn nicht manches Geschäft an der Hartnäckigkeit einzelner auf noch bessere Preise hoffender Fabrikanten gescheitert wäre. Raffinirte Waare ist zu den herabgesetzten Preisen ziemlich stark gekauft worden.

Nordhausen, 8. Januar. Die schon Ende November eingetretene Flaue für Zucker hat fast den ganzen Dezember hindurch angehalten. Erst in den letzten Tagen stellte sich mehr Frage für den Artikel ein und wurden einige namhafte Abschlüsse zu gedrückten Preisen gemacht, die auf eine Besserung schließen lassen; im Allgemeinen waren die Preise ¼ Rthlr. niedriger als im November. Für das Kornbranntwein- und Spritgeschäft war der Monat Dezember nicht so lebhaft, wie er um diese Zeit der Konsumtion alljährlich zu sein pflegt. Die rückgängigen Spiritus- und Getreidepreise ließen nur schwache Meinung für Branntwein bei den auswärtigen Konsumenten aufkommen, so daß die Einkäufe sich auf den nothwendigen Bedarf beschränkten: Hierzu kommt, daß viele Abnehmer auf Meinung und Lieferung pro Dezember gekauft hatten, und daher zur Zeit in loko keine oder nur geringe Einkäufe bewerkstelligten. Vorräthe von Belang haben sich zwar bei den Branntweinfabrikanten noch nicht angesammelt, jedoch wird dies nicht ausbleiben, wenn das neue Jahr keine Besserung bringt. Kornbranntwein wurde am Ende Dezember mit 31—31½ Rthlr. per 180 Quart, Kartoffelsprit 42 Rthlr. per 180 Quart, Rübensprit 40 Rthlr. per 180 Quart gehandelt, sämmtliche Artikel fanden aber nur schwachen Absatz. Im Nesselgeschäft hat sich seit dem vorigen Monate wenig geändert. Bei den andauernd hohen Preisen der Garne bewegte sich das ganze Geschäft in möglichst abwartender Haltung und beschränkt sich auf das Nothwendige. Die hiesigen Fabrikanten, welche sich bereits vor Ausbruch der Amerikanischen Wirren mit hinlänglichen Vorräthen versehen hatten, arbeiten nach Maßgabe der eingehenden Aufträge ruhig weiter, und letztere sind wenigstens so belangreich, daß die Weber in deren Effektuirung fortwährend Beschäftigung finden. Für Cichorien, Tabak und Cigarren ist in dem verflossenen Monate erhöhte Nachfrage gewesen und mehr Absatz erzielt worden. Die in Folge der Amerikanischen Zustände anhaltenden Preissteigerungen für alle Tabaksgattungen veranlassen manche Wiederverkäufer, sich auf längere Zeit zu versorgen, wodurch mehr Absatz und Leben in den Fabriken hervorgerufen wurde. Im Getreidegeschäft war wenig Veränderung bemerkbar, nach Roggen herrschte große Frage, welche bei den theuern Transportverhältnissen auf die nächste Umgebung angewiesen, nicht ausreichende Befriedigung fand.

Köln, 6. Januar. Durch das gegen Ende des Monats Dezember eingetretene Frostwetter ist die Schifffahrt gehemmt worden und der Waarentransport kann nur noch vermittelst der Eisenbahnen fortgeführt werden. Im Laufe des Monats fand noch immer ein reges Leben im Handel statt; die Verhältnisse in Nord-Amerika wirkten fortwährend günstig auf die Exportgeschäfte von Kriegsbedürfnissen ein und bei den entstandenen Befürchtungen vor dem Ausbruche eines Krieges zwischen den Vereinigten Staaten und England wurde die Waffenfabrikation in Solingen und seiner Umgegend recht großartig betrieben. Die neuesten Nachrichten aus England lassen die Hoffnung schöpfen, daß das Unheil eines Krieges zwischen den genannten Staaten vermieden werden wird und können wir nur von ganzem Herzen wünschen, daß dieses der Fall sein möge, weil anderer-

	Bezeichnung der Eisenbahnen.			Zusammen.	Auf Preußisches Maaß reduzirt.	Ergebniß der Preußischen Bahnen im Jahre 1860.
	England und Wales.	Schottland.	Irland.			
Betriebslänge am 31. Dezember 1860:					Meilen.	
Doppeltes Geleise .... Miles	5,388$\frac{1}{2}$	854$\frac{1}{3}$	447	6,690	1,432	231
Einfaches Geleise .... „	2,194$\frac{1}{5}$	631$\frac{1}{3}$	917	3,743	801	534
Zusammen..... Miles	7,583	1,486	1,364	10,433	2,233	765
Personen-Verkehr.						
Anzahl der Reisenden I. Klasse	16,859,022	2,318,944	1,447,885	20,625,851	.	395,420
II. „	43,202,202	2,162,045	3,677,567	49,041,814	.	3,776,739
III. „	76,897,680	12,012,232	4,858,101	93,768,013	.	11,166,442
IV. „	.	.	.	.	.	5,939,413
Militair	.	.	.	.	.	520,413
Zusammen.....	136,958,904	16,493,221	9,983,553	163,435,678	.	21,798,427
Season Periodic Tickets	30,500	9,829	7,565	47,894	.	.
Anzahl der Wagen	51,662	5,519	4,128	61,309	.	4,794
Pferde	216,944	25,873	24,317	267,134	.	42,449
Hunde	273,629	50,701	33,144	357,474	.	73,449
Güter-Verkehr:						
Anzahl des transportirten Viehes	9,159,496	1,494,281	1,429,726	12,083,503	.	3,190,096
					Centner.	
Gewicht der transportirten Mineralien Tons	49,704,189	10,490,476	192,123	60,386,788	1,207,735,760	.
darunter Kohlen und Koaks	35,000,000	6,000,000	164,000	41,164,000		
Frachtgüter „	29,470,931	3,649,264	1,280,592	29,470,931	589,418,620	.
Zusammen Tons	.	.	.	.	1,797,154,380	322,473,279
darunter Kohlen und Koaks	.	.	.	.	823,000,000	135,000,000
					Meilen.	Meilen.
Anzahl der Züge Meilen .... Miles	85,701,925	11,097,121	5,444,646	102,243,692	21,880,100	3,247,718
Einnahme aus dem Personen-Verkehr:					Rthlr.	Rthlr.
I. Klasse .... Pfd. Strl.	2,705,501	271,489	193,945	3,170,935	21,245,264	901,115
II. „ .... „	3,514,799	168,775	261,139	3,944,713	26,429,577	4,647,269
III. „ .... „	3,337,397	539,400	285,690	4,162,487	27,888,663	5,287,175
IV. „ .... „	.	.	.	.	.	1,250,137
Militair	.	.	.	.	.	259,202
Season Periodic Tickets ...... Pfd. Strl.	233,305	22,232	17,270	272,807	1,827,807	.
Zusammen Pfd. Strl.	9,791,002	1,001,896	758,044	11,550,942	77,391,310	12,344,898
Gepäck, Ueberfracht, Wagen ꝛc... „	890,805	66,047	52,040	1,008,892	6,759,576	624,868
Postgüter .... „	377,642	79,922	68,358	525,922	3,523,677	127,678
Gesammte Einnahme des Personen-Verkehrs „	11,059,449	1,147,865	878,442	13,085,756	87,674,564	13,105,952 inkl. Extrazüge.
Güter-Verkehr:						
Vieh .... Pfd. Strl.	443,674	48,246	79,060	570,980	3,825,566	869,054
Mineralien .... „	4,155,500	768,608	27,791	4,951,899	33,177,723	22,536,580 worunter 4,521,970 Rthlr. f. Kohlen u. Koaks
Frachtgüter .... „	7,814,323	960,510	383,154	9,157,987	61,358,513	
Zusammen für den Güter-Verkehr Pfd. Strl.	12,413,497	1,777,364	490,005	14,680,866	98,361,802	23,455,447 inkl. Verbdgsbahn:
Gesammt-Einnahme des ganzen Transport-Verkehrs .... Pfd. Strl.	23,472,946	2,925,229	1,368,447	27,766,622	186,036,367	36,561,399
Sonstige Neben-Erträge .... Rthlr.	.	.	.	.	.	2,125,440

Bemerkungen.

1 Englische Meile = 0,214 Preußischen Meilen.
1 Ton = 20 Ctr. Preußisch.
1 Pfd. Strl. = 6,7 Preußischen Thalern.

Die Betriebsresultate des Jahres 1860 veranschaulicht vollständiger die umstehende Uebersicht, in welcher zur Ermöglichung einer Vergleichung mit den gleichzeitigen Ergebnissen der Preußischen Eisenbahnen die betreffenden Zahlen gegenübergestellt sind. Diese Vergleichung lehrt, daß am Schlusse des Jahres 1860 die Betriebslänge der Preußischen Eisenbahnen zu derjenigen der Britischen sich wie 100 : 292 verhielt, während das Verhältniß hinsichtlich der Gesammtzahl der Reisenden 100 : 749, der Stückzahl beförderten Viehs 100 : 379; hinsichtlich des Gewichts der transportirten Waaren 100 : 557 und insbesondere der Kohlen und Koaks 100 : 609; hinsichtlich der Anzahl der Züge Meilen 100 : 674; endlich hinsichtlich der Einnahme aus dem Personenverkehr 100 : 669, dem Güterverkehr 100 : 419 und dem gesammten Transportverkehr 100 : 509 war.

Gesetzgebung.

Zoll-Tarif der Kap-Kolonie.

(Aus einem Britischen Blaubuche.)

Ackerbaugeräthschaften	ad val.		7½	pCt.
Apothekerwaaren	»		7½	»
Fertige Kleidungsstücke	»		7½	»
Tischler- und Tapezier-Arbeiten	»		7½	»
Posamentierwaaren	»		7½	»
Metallwaaren und Schmiedewerkzeuge	»		7½	»
Juwelierarbeiten	»		7½	»
Lederwaaren	»		7½	»
Baumwollenwaaren	»		7½	»
Leinenwaaren	»		7½	»
Wollenwaaren	»		7½	»
Musikalische Instrumente	»		7½	»
Oele und Farben	»		7½	»
Sattlerwaaren und Geschirre	»		7½	»
Papier, Pappe ꝛc.	»		7½	»
Bier und Ale, in Flaschen … per Gall.	— £	— Sh.	3 Pce.	
Kaffee … » Cwt.	— »	12 »	6 »	
Mehl … » Barrel	— »	3 »	— »	
Schießpulver … » Pfd.	— »	— »	6 »	
Spirituosen:				
Franzbranntwein … » Gall.	— »	3 »	— »	
Genever … » »	— »	3 »	— »	
Sprit … » »	— »	3 »	— »	
Rum … » »	— »	3 »	— »	
Zucker, roher … » Cwt.	— »	3 »	6 »	
» raffinirter … » »	— »	5 »	— »	
Thee … » Pfd.	— »	— »	6 »	
Cigarren … » Mille	— »	12 »	6 »	
Tabak, bearbeiteter … » Cwt.	2 »	16 »	— »	
» unverarbeiteter … » »	1 »	8 »	— »	
Holz, Planken … » Kbf.	— »	— »	2 »	

Zollfreier Eingang der zu den Ausstattungsgegenständen von Ausländern gehörigen Leinwand im Zollverein.

(Staats-Anzeiger Nr. 21.)

Auf den Bericht vom 31. v. M. erwidere ich dem Haupt-Steuer-Amte für ausländische Gegenstände, daß Leinwand, welche sich unter den Ausstattungsgegenständen von Ausländern befindet, die sich aus Veranlassung ihrer Verheirathung im Lande niederlassen, dann der Wäsche beigezählt und demnach auf Grund der Bestimmung unter Pos. I. 15. des Tarifs zollfrei gelassen werden kann, wenn dieselbe bereits zu einem bestimmten Zweck zugeschnitten (nicht blos zerschnitten) ist.

Berlin, den 17. November 1861.

Der General-Direktor der Steuern.

An

das Haupt-Steuer-Amt für ausländische Gegenstände hier.

Zollfreie Wiedereinfuhr von unverkauft gebliebenen gefärbten oder bedruckten Baumwollen- und Wollengeweben Französischer Fabrikation in Frankreich.

Die Nr. 19 des Mon. univ. enthält den nachstehenden, vom 16. Dezember v. J. datirten Cirkular-Erlaß des General-Direktors des Zollwesens:

Durch die Dekrete vom 13. Februar und 25. August 1861 [1]) ist die zollfreie Einfuhr roher Gewebe von Baumwolle und von reiner oder gemischter Wolle, welche die Bestimmung haben, in Frankreich gefärbt oder bedruckt und demnächst wieder ausgeführt zu werden, gestattet worden.

In Folge dieser Bestimmung schien es unerläßlich, hinsichtlich der Vergünstigung der freien Wiedereinfuhr der Französischen gefärbten oder bedruckten Gewebe derselben Art, welche Mangels Verkauf vom Auslande zurückkommen, neue Sicherheitsmaßregeln vorzuschreiben. Dieselben bilden den Gegenstand einer Ministerial-Verfügung vom 13. November 1861, wonach die Exporteure, um eventuell die Vergünstigung der Wiedereinfuhr zu erhalten, einen hierauf bezüglichen Vorbehalt bei der Ausfuhr erklären und die Waaren, unter Niederlegung von Proben und Beifügung eines beschreibenden Verzeichnisses, auf dem Ausgangs-Zollamte stempeln lassen müssen. Die Befugniß der Rückkehr ist also in Zukunft ausschließlich auf diejenigen der in Rede stehenden Gewebe beschränkt, welche mit dem Stempel vorgelegt und mit den beim Ausgange zurückbehaltenen Proben für übereinstimmend erkannt werden. Da jedoch die gegenwärtige Gesetzgebung es dem Handel offen läßt, die freie Wiedereinfuhr seiner Erzeugnisse während zwei Jahren vom Tage der Ausfuhr gerechnet in Anspruch zu nehmen, so versteht es sich, daß die Gewebe, deren Ausgang aus Frankreich in die Zeit vor dem Inkrafttreten der neuen Bestimmungen fällt, noch zwei Jahre lang gegen Erfüllung der bisher erforderten Förmlichkeiten wieder zugelassen werden sollen. Die Behörden haben die größte Sorgfalt auf Erkennung des Ursprungs der Waaren zu verwenden, zu deren Gunsten

[1]) H. A. 1861. I. S. 214 und II. S. 193.

die Vergünstigung dieses Aufschubs beansprucht wird; im zweifelhaften Falle müssen Proben zurückbehalten werden, um dieselben zur vorschriftsmäßigen Untersuchung vorzulegen.

Bildung einer neuen Provinz (Llanquihue) und Erhebung ihrer Hauptstadt (Puerto Montt) zum Hafen erster Klasse, in Chili.

Die Nr. 21 des Mon. univ. enthält die Uebersetzung eines unterm 22. Oktober 1861 von der Chilenischen Regierung erlassenen Gesetzes, das folgende Bestimmungen trifft:

Art. 1.

Es wird eine neue Provinz unter dem Namen Llanquihue gebildet, welche innerhalb der Grenzen ihres Gebietes die Kolonie gleichen Namens, das Departement Osorno der Provinz Valdivia und das Departement Carelmapu der Provinz Chiloe begreifen soll.

Art. 2.

Ihre Grenzen sollen sein: im Norden der Rio Bueno von seiner Mündung bis zum Einflusse des Rio Pilmaiquen und von diesem Punkte an der letztere Fluß und die Lagune von Dollegue; im Osten die Kordillere der Anden; im Westen das Meer, und im Süden das Magellan-Gebiet.

Art. 3.

Diese Provinz zerfällt in drei Departements, nämlich: Osorno, Carelmapu und Llanquihue. Der Regierungssitz des letztgenannten Departements, welcher zur Zeit derjenige des Gebiets der Kolonie ist, soll die Hauptstadt der Provinz sein.

Art. 4.

Die Hauptstadt der durch dieses Gesetz gebildeten Provinz wird zum Hafen erster Klasse erklärt.

Statistik.

Betriebsergebnisse der Niederländisch-Ostindischen Telegraphenlinien im Jahre 1860.

(Zeitschr. d. Deutsch-Oesterr. Telegr.-Vereins.)

Am 31. Dezember 1860 besaß die Niederländische Regierung in ihren Ostindischen Besitzungen 37 Telegraphenstationen. Die im Betriebe befindlichen Land-Telegraphenlinien (34 Stationen) haben eine Gesammtlänge von 2646,98 Kilom. mit 2744,88 Kilom. Drähten, und die Länge der drei am 1. Januar 1860 eröffneten, jedoch seitdem mehrere Male durch Kabelbrüche außer Thätigkeit gesetzten unterseeischen Leitungen von Müntok nach Batavia, nach Singapore und nach Palembang beträgt 1137,42 Kilom.

Der Depeschenverkehr und die Einnahme dieser Linien gestalteten sich während des Jahres 1860 wie folgt:

	Privat-Depeschen	Gouvernements-Depeschen	Dienst-Depeschen
Gesammtzahl	43,861	4,568	1171
	48,429		
davon auf den unterseeischen Linien	1,201	96	137
	1297		
	Fl.	Fl.	
Gesammteinnahme	141,784	33,726	—
davon auf den unterseeischen Linien	10,486	1,205	—

Im Durchschnitt sind monatlich 3655 Privatdepeschen befördert worden; der stärkste Verkehr fällt in den Monat Dezember mit 9,3 pCt., der schwächste in den Monat Februar mit 7,68 pCt. des gesammten Verkehrs. Von der Totalsumme der beförderten Privatdepeschen entfallen auf die Stationen Batavia und Weltevreden, die man aus lokalen Rücksichten zusammenfassen kann, 21,14 pCt., auf Soerabaya 16,75 pCt., und auf Samarang 13,52 pCt. Von der Totalsumme der Einnahmen dafür entfallen auf Batavia-Weltevreden 31,16 pCt., auf Soerabaya 20,53 pCt. und auf Samarang 12,98 pCt. Die Depeschen werden in der Weise klassifizirt, daß eine Depesche von 1 bis 25 Worten als einfache, von 25 bis 50 als doppelte, von 50 bis 100 als dreifache und so fort für jede weitere Anzahl von 100 Worten gerechnet wird. Von der Totalsumme der Privatdepeschen sind 84,27 pCt. einfache, 13,40 pCt. doppelte und 2,33 pCt. drei- und mehrfache Depeschen. Die absolute Anzahl der Depeschen verhält sich zu der Zahl der auf einfache reduzirten wie 1 : 1,18; im Vorjahr war dieses Verhältniß wie 1 : 1,24 pCt. Im Durchschnitt betragen die Beförderungsgebühren einer einfachen Privatdepesche 2 Fl. 73,1 Cent., im Vorjahr betrugen sie 2 Fl. 84 Cent. Die Zahl der Regierungsdepeschen verhält sich zur Zahl der Privatdepeschen wie 1 : 9,6, die der Dienstdepeschen wie 1 : 37,4; im Vorjahr waren diese beiden Verhältnisse wie 1 : 9,7 und wie 1 : 29. Wird eine Station, die alle 12 Monate des Jahres hindurch in Betrieb war = 1 gesetzt und werden zugleich die Störungen der submarinen Linien nicht in Betracht gezogen, so waren im Jahre 1860 im Ganzen 31¾ Stationen in Betrieb. Es kommt daher im Mittel auf jede Station eine monatliche Beförderung von 115 Privatdepeschen. Im Vorjahr waren 25¼ Stationen in Betrieb und die mittlere monatliche Beförderung stellte sich auf 102 Depeschen. Die Zahl der in Betrieb befindlichen Stationen verhält sich in 1859 und 1860 wie 1 : 1,25, die Anzahl der beförderten Privatdepeschen wie 1 : 1,12. Werden von der Anzahl der Privatdepeschen die von und nach den Stationen der submarinen Linien beförderten abgezogen, was um so mehr gerechtfertigt erscheint, als bei der durch die fortwährenden und lange anhaltenden Störungen herbeigeführten Unregelmäßigkeit dieses Verkehrs ein bestimmtes Gesetz und bestimmte Verkehrsnormen sich nicht supponiren lassen, so stellt sich hinsichtlich der Privatdepeschen die mittlere monatliche Beförderung auf 123 Depeschen für jede Station. Es verhält sich dann auch die Anzahl der in Betrieb befindlichen Stationen in 1859 und 1860 wie 1 : 1,13 und die Anzahl der Depeschen wie 1 : 1,2. Auf alle diese Verhältnißzahlen lassen sich jedoch bis jetzt keineswegs bestimmte Folgerungen basiren, da hier noch andere Umstände in Betracht gezogen werden müssen. So z. B. fallen ⅔ des totalen Plus des Privatdepeschenverkehrs von 1860 gegen 1859 auf die erste Hälfte des Jahres; es ist dies eine Folge davon, daß im Juni 1859 der Gebrauch der Malayischen Sprache für die telegraphische Korrespondenz zugestanden worden ist. Ehe daher der Kalkül auf die Statistik angewendet werden kann, müssen noch fernere Erfahrungen gewonnen werden, die sehen lassen, welchen Gesetzen der Verkehr folgt.

Allgemeine statistische Uebersicht der Kolonien und Besitzungen des Britischen Reichs für das Jahr 1859.

(Zusammengestellt aus den dem Parlamente vorgelegten Tabellen.)

Name des Landestheils.	Flächeninhalt.	Bevölkerung nach der letzten Zählung.	Oeffentliche		Gesammter Tonnengehalt der ein- und ausgelaufenen Schiffe.	Werth der	
			Einnahme.	Ausgabe.		Einfuhr.	Ausfuhr.
	Engl. □Ml.	Seelen.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.	Tons.	Pfd. Sterl.	Pfd. Sterl.
Ostindien	752,008	185,908,277	36,060,788	43,590,794	5,061,052	34,545,650	30,532,298
Nordamerika:							
Canada	242,482	1,842,265	1,947,829	2,293,408	1,282,233	6,990,659	4,725,169 [1]
Neu-Braunschweig	27,037	193,800	160,107	153,545	1,482,928	1,416,034	1,073,422
Neu-Schottland	15,620	277,117	139,788	138,119	1,295,134	1,620,191	1,377,826
Prinz Edwards Insel	2,173	71,496	27,404	29,805	166,955	234,698	178,680
Neu-Fundland	35,850	122,638	133,735	145,310	409,586	1,323,288	1,357,113
zusam. Nordamerik. Kolonien	323,162	2,507,316	2,408,863	2,760,187	4,636,836	11,584,870	8,712,210
Bermuda-Inseln	20	10,982	16,765	18,181	77,930	166,915	34,177
Honduras	17,000	19,000	27,982	25,778	51,449	175,293	288,161
West-Indien:							
Bahama-Inseln	3,522	27,619	31,849	34,871	60,313	213,166	141,896
Turks-Inseln	.	3,250	9,793	9,544	118,949	42,655	33,488
Jamaica	6,400	377,433	279,935	262,142	164,816	853,015	961,007
Virginische Inseln	94	6,053	1,993	1,662	11,938	10,075	11,789
St. Christoph	68	20,741	17,845	18,106	54,588	110,835	136,511
Nevis	20	9,571	4,721	4,683	23,110	34,748	48,186
Antigua	108	35,408	34,446	33,606	67,790	203,998	289,064
Montserrat	47	7,053	3,248	3,321	14,206	19,718	16,746
Dominica	291	25,230	14,211	13,523	17,925	66,506	96,861
St. Lucia	300	26,471	12,832	12,499	24,296	103,973	101,879
St. Vincent	131	30,128	19,911	23,825	37,864	131,451	178,990
Barbadoes	166	135,939	87,595	80,353	255,651	1,049,237	1,225,572
Granada	133	35,517	16,948	19,403	44,116	124,660	131,307
Tabago	97	16,363	9,110	9,152	16,303	57,691	77,897
Trinidad	2,012	68,600	167,103	187,047	199,368	734,902	820,606
Britisch Guyana	76,000	127,695	275,619	263,195	268,369	1,179,901	1,228,844
zusam. Westind. Kolonien	89,389	953,071	987,159	976,932	1,379,602	4,936,531	5,500,643
Falklands Inseln	13,000	539	7,657	5,139	22,140	13,890	6,892
Australien:							
Neu-Süd-Wales	478,861	336,572	2,339,491	1,858,167	750,136	6,597,053	4,768,049
Victoria	86,944	530,262	3,257,724	2,754,744	1,295,649	15,622,891	13,867,859
Süd-Australien	300,000	117,967	669,683	620,756	223,641	1,507,495	1,655,876
West-Australien	45,000	14,823	57,943	54,919	121,079	125,315	93,037
Tasmania	22,629	86,596	429,425	422,587	245,995	1,163,907	1,193,898
Neu-Seeland	95,000	73,343	459,649	nicht angegeb.	256,972	1,551,030	551,484
zusam. Austral. Kolonien	1,028,434	1,559,563	7,213,915	5,711,173 [2]	2,893,472	26,567,691	22,130,203
Hong-kong	29	86,941	65,225	66,109	1,164,640	nicht angegeb.	nicht angegeb.
Labuan	50	1,774	6,707	6,591	9,276	30,724	6,358
Ceylon	24,700	1,791,272	747,037	698,268	781,392	3,474,487	2,524,752
Mauritius	708	298,569	609,517	572,479	613,258	2,440,821	2,559,700
Natal	18,000	160,170	50,905	49,917	20,312	199,917	110,415
Kap der guten Hoffnung	124,930	267,096	650,925	609,325	736,406	2,579,359	2,021,371
St. Helena	47	5,940	20,736	20,176	152,152	120,181	21,465
Goldküste	6,000	151,346	8,286	7,568	245,768	114,596	118,563
Sierra Leone	300	38,318	31,432	29,147	81,271	169,727	247,261
Gambia	.	6,939	15,599	16,962	49,450	76,150	110,364
Gibraltar	1⅓	17,750	32,500	28,369	1,797,789	nicht angegeb.	nicht angegeb.
Malta	115	138,176	147,385	142,347	962,483	2,428,909	1,775,794
Jonische Inseln	1,041	233,973	130,262	149,363	844,115	1,306,303	649,057
Total	2,398,934⅔	193,757,012	49,239,645	54,484,805 [2]	21,580,843	90,932,014 [3]	77,349,684 [3]

[1]) Ohne den Werth der in Canada gebauten und im Vereinigten Königreich verkauften Schiffe.

[2]) Ohne Neu-Seeland.

[3]) Ohne Hong-kong und Gibraltar.

Verkehr auf den Russischen Telegraphenlinien im Jahre 1860.

(Zeitschr. d. Deutsch-Oesterr. Telegr.-Vereins.)

Die Gesammtzahl der im Jahre 1860 bei den Kaiserlich Russischen Telegraphenstationen aufgegebenen Depeschen betrug 375,632, die der angekommenen Depeschen 377,551.

Unter 100 der abgesendeten Depeschen waren im Durchschnitt:

	im internen Verkehr:	im internationalen Verkehr:	im Ganzen:
Staatsdepeschen	4,41	0,69	5,10
Privatdepeschen	75,26	12,40	87,66
Dienstdepeschen	6,92	0,32	7,24
	86,59	13,41	100.

Die internationale Korrespondenz umfaßte 50,330 aufgegebene und 51,580 eingegangene Depeschen, welche sich nach den Grenzpunkten, über welche sie dirigirt wurden, wie folgt klassifiziren:

	Aufgegebene Depeschen	also pCt.	Eingegangene Depeschen	also pCt.
über Polangen	13,268	26,34	13,691	26,55
„ Eydtkuhnen	18,597	36,96	19,753	38,30
„ Thorn	110	0,22	27	0,06
„ Myslowitz	9,063	18,00	5,869	11,38
„ Granitza	4,891	9,72	2,687	5,17
„ Radziwilow	4,284	8,52	9,424	18,28
„ Torneo	117	0,24	129	0,26
zusammen	50,330	100	51,580	100

Diese internationalen Depeschen vertheilen sich auf die einzelnen Staaten, nach welchen sie adressirt und aus welchen sie angekommen waren, in nachstehender Weise:

nach und aus	Aufgegebene Depeschen	also pCt.	Eingegangene Depeschen	also pCt.
dem Deutsch-Oesterr. Telegr.-Verein:				
Holland	2,005	3,99	3,277	6,35
Preußen	18,756	37,27	18,679	36,21
Oesterreich	4,960	9,86	5,187	10,06
zusammen	25,721	51,12	27,143	52,62
Belgien	1,307	2,59	1,187	2,30
Frankreich	7,307	14,50	6,939	13,46
England	10,584	21,03	11,023	21,38
Dänemark	638	1,27	679	1,32
Schweden	443	0,88	384	0,74
Norwegen	234	0,46	210	0,41
der Schweiz	423	0,85	364	0,70
Italien	2,029	4,04	2,271	4,40
der Türkei	1,027	2,04	892	1,73
Spanien	245	0,49	209	0,40
Portugal	15	0,03	15	0,03
der Moldau	229	0,45	168	0,32
der Wallachei	84	0,17	82	0,16
Serbien	2	0,00	—	—
Griechenland	42	0,08	14	0,03
zusammen	50,330	100	51,580	100.

Jahresbericht des Preuß. Konsulates zu Wyck auf Föhr für 1861.

Obschon wir im Laufe des Jahres sehr viele starke Stürme hatten, kamen im Konsulatsbezirke bis November weder Strandungs- noch Havariefälle vor; aber die heftigen Unwetter in der Mitte desselben Monats hatten sowohl in der Nordsee als an hiesiger Küste viele Unglücksfälle zur Folge. Dieselben werden zum großen Theil sich schwerlich jemals konstatiren lassen, da von dieser Zeit an bis Mitte Dezember, sobald der Wind westlich ging und der Küste zuwehete, eine solche Masse von Schiffstrümmern, fast alle ohne Markzeichen oder Namen — einzelne Namenbretter, mit den Namen ALLER TON. ENTERPRISE. VEENDAM. 1840. PETT. ausgenommen — auf Amrum und namentlich auf Sylt und Romöe antrieben, wie dies in vielen Jahren nicht vorgekommen ist.

Die bis jetzt bekannt gewordenen Strandungsfälle betrafen ausschließlich Hannöversche Schiffe.

Der Schifffahrtsverkehr Wycks im Jahre 1861 veranschaulicht die nachstehende Uebersicht:

A. Inländische Fahrt:

	Mit Ladung. Zahl der Schiffe.	Mit Ladung. Tragfähigkeit. Kommerzlasten.	Mit Ladung. Bestauung. Kommerzlasten.	In Ballast. Zahl der Schiffe.	In Ballast. Tragfähigkeit. Kommerzlasten.
Eingehend	45	360½	233½	57	658¾
Ausgehend	41	278¼	181¼	43	349¼
Zusammen	86	638¾	414¾	100	1008

B. Ausländische Fahrt:

	Mit Ladung. Zahl der Schiffe.	Mit Ladung. Tragfähigkeit. Kommerzlasten.	Mit Ladung. Bestauung. Kommerzlasten.	In Ballast. Zahl der Schiffe.	In Ballast. Tragfähigkeit. Kommerzlasten.
Eingehend	53	643½	486½	12	176½
Ausgehend	28	287½	235¼	31	536
Zusammen	81	931	721¾	43	712½
Gesammtsumme der in- u. ausländischen Fahrt	167	1569¾	1136½	143	1720½

Die verschiedenen Flaggen waren hierbei in folgendem Verhältnisse betheiligt:

Nationalität der Schiffe.	Eingehend. Zahl.	Eingehend. Tragfkt.	Ausgehend. Zahl.	Ausgehend. Tragfkt.
Dänische	9	22½	5	10½
Schleswigsche	143	1603¾	121	1282
Holsteinische	11	140	10	102½
Französische	1	33	—	—
Hannöversche	—	—	4	15½
Holländische	1	25½	1	25½
Norwegische	2	15	2	15

In Bezug auf den Handel ist zu bemerken, daß der direkte Import zollvereinsländischer Erzeugnisse sich immer mehr vergrößert, da nicht allein die Leipziger Messe mehr frequentirt wird, sondern auch viele Fabrikanten, durch ihre Reisende mit Proben hier im Lande, direkte Geschäfte machen.

Wycks Export nach dem Auslande bestand im Jahre 1861 aus den nachbezeichneten Waarengattungen:

Benennung der Waaren.		Maß pr. Schffl.	Werth pr. Rthlr.
Kartoffeln	nach Altona	3,000	2,700
	„ Hamburg	500	450
	„ Norwegen	15	14
	„ Oldenburg	570	540
Kornwaaren, unvermahlene:			
Gerste	nach Altona	7,080	11,300
	„ Hamburg	300	480

Benennung der Waaren.			Maß pr. Schffl.	Werth pr. Rthlr.
Hafer	»	England	2,500	2,400
	»	Frankreich	2,570	2,500
	»	Hamburg	30	30
Roggen	»	Altona	32	80
Rappsaat	»	Hamburg	1,800	6,500
Vögel:				
			Ctr.	
eingemachte Enten.	»	Altona	2¼	300
		Zusammen Ausfuhr	Rthlr.	27,294

Es ergiebt sich hieraus, daß die Ausfuhr von Hafer, Kartoffeln und Rappsaat bedeutender, hingegen die von Weizen und Gerste geringer als im Vorjahre gewesen. Obschon nämlich die Gerste- und ebenso die Buchweizen-Ernte bedeutend besser als die vorjährige war, ist eine bedeutende Quantität von beiden Artikeln zum Konsum in hiesiger Umgegend verblieben.

Bohnen wurden auch in diesem Jahre nicht ausgeführt, da das kleine Quantum, welches hier gebaut wurde, kaum für den Konsum ausreichte, die Qualität war nicht schön und der Preis stellte sich auf 5 Rthlr. pr. Tonne.

Buchweizen, wovon die Ernte, sowohl an Quantität als Qualität eine recht gute war, wurde, wie schon erwähnt, größtentheils für den Konsum in hiesiger Umgegend gekauft und kostete 4 Rthlr. pr. Tonne.

Gerste, die in Folge des häufigen Regens während der Monate Juli und August eine ganz besonders gute Ernte brachte und wovon wohl im Ganzen nach Altona, Hamburg, den Elb- und Eidergegenden, sowie nach hiesiger Umgegend ca. 6000 Tonnen verschifft wurden, kostete 4 Rthlr. pr. Tonne.

Hafer, wovon die Ernte eine sehr kleine und die Qualität leicht war, weshalb nur 2000 Tonnen exportirt werden konnten, kostete 2⅙—2⅓ Rthlr. pr. Tonne.

Kartoffeln. Die Ernte war an Quantität und Qualität recht gut; die anfänglich gefürchtete Kartoffel-Krankheit trat nur höchst unbedeutend auf und es sind außer den nach Hamburg, Altona &c. exportirten 1600 Tonnen gewiß noch 2400 Tonnen nach dem Inlande verkauft worden. Der Preis betrug 2—2½ Rthlr. pr. Tonne.

Rappsaat war, was die Quantität anbetrifft, wieder sehr schlecht gerathen, weshalb nur 721 Tonnen, die via Hamburg nach Holland verschifft wurden, zum Verkauf à 9 Rthlr. pr. Tonne kamen.

Roggen, wovon die Ernte sowohl an Quantität als Qualität eine ganz besonders gute war, wurde außer dem starken hiesigen Konsum im September und Oktober in bedeutenden Quantitäten, etwa 1500 Tonnen zu 4½—5½ Rthlr. pr. Tonne, nach dem Inlande verschifft, Inhaber fordern jetzt 6½—7 Rthlr. pr. Tonne.

Weizen wird von Jahr zu Jahr hier mehr gebaut. Die Ernte war sowohl hier als auf dem benachbarten Festlande eine recht gute, und wenn von hier nichts direkt nach dem Auslande verschifft wurde, so liegt der Grund darin, daß Müller aus dem Inlande ihn rasch zu 7 Rthlr. pr. Tonne kauften; vom festen Lande ist dahingegen ein ganz bedeutendes Quantum nach England, Belgien, Hamburg &c. exportirt worden. Der Preis stellte sich im Herbst auf 7 Rthlr. pr. Tonne, ist aber seitdem auf 9—9½ Rthlr. gegangen.

Durchschnittlich kann man die diesjährige Ernte, sowohl hier als in der Umgegend eine gute Mittel-Ernte nennen. Dagegen war der Graswuchs noch bedeutend besser als der vorjährige, weshalb die Landleute genöthigt waren, große Mengen von Heu und auch von Stroh in große Diemen auf dem Felde aufzustapeln.

Der Viehhandel war, wie im vorigen Jahre, wieder für unsere Marschbewohner sehr günstig. Es wurden, außer nach Hamburg- Altona, etwa 25,000 Stück fettes Hornvieh, sowie 24,000 Stück fette Hammel von Tönning nach England versandt, die zu sehr guten Durchschnittspreisen verkauft wurden. Die Folge davon ist, daß die Preise von allen Viehgattungen auf eine ganz enorme Höhe getrieben sind.

Die Wollschur wurde nicht vom Wetter begünstigt, lieferte aber doch eine ziemlich gute Qualität und wurde Prima-Waare mit 15 — 18 Sgr. pr. Pfd. bezahlt. Das gewöhnliche Quantum von ca. 300,000 Pfd. wurde wieder aus dem hiesigen Konsulatsbezirk nach den bekannten Ländern exportirt.

Thierknochen wurden wie gewöhnlich aus dem hiesigen Konsulatsbezirk nach England und Altona ausgeführt.

Handel und Schifffahrt leiden noch immer unter den ungewissen politischen Verhältnissen, obschon die Schiffsfrachten sich auch in diesem Jahre etwas besser als im vorigen stellten.

Wyck auf Föhr, 31. Dezember 1861.

Handel Rotterdams im Jahre 1861.

(Schluß.)

Zucker.

Einfuhr und Vorräthe von Rohzucker in allen Niederländischen Häfen:

	Total-Anfuhren. Tons à 1000 Ko.	Total-Vorrath. Tons à 1000 Ko.
1852.....	106,200	6,700
1853.....	103,100	6,100
1854.....	111,500	7,600
1855.....	96,700	4,900
1856.....	114,100	15,300
1857.....	90,150	10,880
1858.....	107,000	10,720
1859.....	96,200	7,100
1860.....	101,000	7,500
1861.....	117,000	15,050

Ausfuhr von rohem Zucker aus Niederland:

	Flußwärts.			Seewärts.			Total.		
1861	$10\frac{9}{10}$	Millionen	Ko.	$10\frac{8}{10}$	Millionen	Ko.	$20\frac{7}{10}$	Millionen	Ko.
1860	$11\frac{8}{10}$	»	»	$19\frac{2}{10}$	»	»	31	»	»
1859	$13\frac{6}{10}$	»	»	$12\frac{5}{10}$	»	»	$26\frac{1}{10}$	»	»
1858	22	»	»	$5\frac{2}{10}$	»	»	$27\frac{2}{10}$	»	»
1857	$13\frac{3}{10}$	»	»	$28\frac{7}{10}$	»	»	42	»	»

Umsatz aus erster Hand von Rohzucker in Niederland:

1861.	1860.	1859.	1858.	1857.
109,450,000 Ko.	100,600,000 Ko.	100,820,000 Ko.	107,160,000 Ko.	94,570,000 Ko.

Vorräthe in erster und zweiter Hand in den Entrepots per 15. Dezember:

1861.	1860.	1859.	1858.
34,172,746 Ko.	16,610,947 Ko.	24,721,000 Ko.	18,316,127 Ko.

Ausfuhr von raffinirtem Zucker von hier und Amsterdam:

	1861. Ko.	1860. Ko.	1859. Ko.	1858. Ko.	1857. Ko.
Crushed...	56,310,000	50,920,000	49,541,000	46,110,000	33,651,900
Melis und Lompen in Papier	7,141,000	7,180,000	5,961,500	5,635,000	7,941,000
Candis....	819,000	835,000	1,080,500	1,150,000	1,105,000
Basterde...	18,000	72,300	22,300	12,000	81,400
Syrup.....	2,500	2,500	82,000	24,000	68,000
	64,290,500	59,009,800	56,605,300	52,931,000	42,847,300

Die Holländischen Zufuhren überstiegen die vorigjährigen um 16 Millionen Ko., wozu Java reichlich 10 Millionen, Surinam ¾ Millionen und fremde Kolonien 5 Millionen beitrugen. Die Total-Ausfuhr war reichlich 10 Millionen Ko. kleiner als in 1860; seewärts hat dieselbe in Folge der unbedeutenden Verladungen nach England und Rußland um 9 Millionen gegen das Jahr zuvor abgenommen; Belgien bezog $6\frac{4}{10}$ Millionen, gegen 10⅓ in 1860 und $6\frac{3}{10}$ in 1859, dagegen betrug die Ausfuhr nach dem Rhein 4¼ Mill. Ko., gegen 1½ in 1860 und 7 Mill. Ko. in 1859. Durch die Holländischen Raffinadeurs wurden 87 Mill. Ko. gegen 80 und 73 in den zwei vorhergegangenen Jahren verarbeitet, und die Ausfuhr von raffinirtem Zucker betrug 64¼ Mill. Ko. gegen 59 und 56½ Mill. Ko. in 1860 und 1859; die Fabrikation hat also im verflossenen Jahre eine bedeutende Ausdehnung erfahren.

Unter den wichtigen Kolonial-Artikeln möchte schwerlich einer zu finden sein, welcher während des Jahres 1861 weniger befriedigende Resultate für den Handel lieferte, als Rohzucker, und der Werth schlug gegen alle Berechnungen und Erwartungen fast das ganze Jahr hindurch eine für die Importation höchst ungünstige Richtung ein, zumal der größte Theil derselben aus Waare in den niedrigeren Nummern bestand, welche in einem weit ungünstigeren Verhältnisse zu dem Werthe der blanken Sorten standen, als es in 1860 der Fall war. Obgleich in den meisten Ländern mit einer drückenden Steuer belastet, scheint sich der Verbrauch von Zucker doch überall zu vermehren, so lange Wohlfahrt herrscht, und der Handel nicht durch theures Geld belästigt wird, das stets nachtheilig auf die Position eines Artikels wirkt, der so bedeutendes Kapital erfordert. Namentlich in dieser Hinsicht erfuhr der Artikel einen starken Druck. Schon in den ersten 3 Monaten des Jahres wurde durch die Diskonto-Erhöhung in Frankreich und England, und seit Mai durch die Verwickelungen in Nordamerika, welche bedeutende Abladungen von da nach Europa, meistens aus finanziellen Rücksichten, veranlaßten, ein nachtheiliger Einfluß auf den Werth ausgeübt, welcher durch außergewöhnlich große Zufuhren von allen Kolonien noch vermehrt wurde. Das Plus der Zufuhren in Europa gegen das Jahr zuvor betrug im Monat März bereits 19 Millionen Ko., im Mai 40, im Juli 67, im August 118 Mill. Ko., und stieg endlich im November auf 178 Mill. Ko.; die Europäischen Gesammt-Zufuhren betrugen somit 25 pCt. mehr als in 1860, wohingegen die Zufuhren in Amerika um 99 Mill. Ko. kleiner waren, als in 1860. Die Ablieferungen von Kolonial-Zucker in Europa per Ende November waren jedoch beinahe 80 Mill. Ko. oder ca. 15 pCt. größer, als in 1860. Der vermehrte Verbrauch von Indischem Zucker wird zum Theil der kleineren Rüben-Ernte in 1860 zuzuschreiben sein.

In Holland waren bei der beschränkten Ausfuhr die inländischen Raffinadeurs die Hauptkäufer von Rohzucker, und dieselben fanden unter den Privatzufuhren, welche die Hälfte der ganzen Holländischen Anfuhr betrugen, stets reichliche Auswahl zu mäßigen Preisen. Der Lauf der Preise wird durch folgende Details anschaulicher: Von Januar bis März betrug der Abschlag auf November 2 bis 3¾ Fl.; von April bis Mai konnte sich der erniedrigte Stand behaupten, da die Zufuhren durch Gegenwinde zurückgehalten wurden; im Juni jedoch liefen die Preise wieder 1½ à 2 Fl. zurück, und die kleine Besserung zu Anfang Juli von ½ bis ¾ Fl. konnte sich der starken Zufuhren wegen nicht behaupten; bis Oktober blieben die Preise ziemlich unverändert, und die Stimmung verbesserte sich damals durch die Erwartung eines starken Exports nach Nordamerika, wozu sich ungünstige Berichte über das zu Felde stehende Rübengewächs gesellten. Man ward jedoch bald in den hierauf gestellten Hoffnungen getäuscht, und Preise liefen im November abermals niedriger, während im vorigen Monat durch die Besorgniß eines Krieges zwischen England und Nordamerika der Markt in einen sehr flauen und unsicheren Zustand versetzt wurde, in welchem derselbe auch heute noch verkehrt. Die Maatschappy versteigerte in ihren 5 Auktionen 234,135 Körbe Java gegen 249,591 Körbe in 1860, und 263,463 Körbe in 1859. Der Vorrath bei der Maatschappy beträgt 17,924 Körbe, und in erster Privathand hier 21,900 Körbe Java. Im vorigen Monat betrugen die Verkäufe aus erster Privathand ca. 6000 Kolli Java und Havana, wovon die Preise meistens geheim gehalten wurden, und 1200 Fässer Surinam.

Bei den Maatschappy-Auktionen des Jahres 1861 wurden für gut bis scharf Java folgende Durchschnittspreise erzielt:

Standard No.	März.	Mai.	Juli.	Septbr.	Novbr.
8..........	—	—	—	—	—
9..........	—	31½	—	—	29½
10..........	33	33	32½	—	31¼
11..........	35	35	33¾	—	34¼
12..........	34½	35	34	34¾	34¾
13..........	34¾	35½	35¾	35¾	35¼
14..........	36¼	36¾	36½	37	—
15..........	37¼	37¾	37½	37½	38½
16..........	37½	38¼	37¾	38¼	38½
17..........	38	38½	38¾	38¾	39¼
18..........	38½	38¾	38¾	39¼	39¾

Die Rüben-Ernte war in Frankreich ziemlich günstig; im Zollverein möchte dieselbe ⅙ à ⅐ kleiner als die vorherige sein, und in Belgien wird sie vermuthlich, in Rußland und Oesterreich aber gewiß nicht mehr als jene in 1860—1861 betragen, somit in Europa im Ganzen 70 bis 80 Mill. Ko. kleiner sein, als jene in 1860—1861. Die Ernte-Berichte von Cuba, Brasilien, den Englischen und Französischen Kolonien lauten günstig und lassen eine Mehr-Produktion von 100 Mill. Ko. erwarten; Mauritius wird dagegen 40 à 50 Mill. Ko. weniger liefern. Der Ueberschuß in den Europäischen Vorräthen von Kolonialzucker beträgt 85 Mill. Ko., wodurch also das Defizit in der Rüben-Ernte reichlich aufgewogen wird. Der fernere Lauf der Preise möchte sich unter den bestehenden Verhältnissen hauptsächlich nach dem Umfang der Zufuhren regeln, und die Zeit muß lehren, ob solche wieder, wie in dem abgelaufenen Jahre, in Masse nach Europa verschifft, oder zum Theil auch ihren früher gewohnten Weg nach Amerika nehmen werden.

Im Gegensatz zu den ungünstigen Erfolgen des Handels in Rohzucker erfreute sich raffinirter eines außergewöhnlich guten Abzugs bis zum Spätjahr, ohne wesentliche Preisveränderungen, und der Holländische Crushed hat in den Häfen des Mittelländischen Meeres weniger Konkurrenz von den Französischen Fabriken gefunden, als in früheren Jahren. Seit Oktober jedoch, als der Französische Markt unter dem Druck großer Zufuhren von Kolonialzucker und einer guten Rübenernte flauer wurde, erneuerte sich die Konkurrenz in Crushed von dieser Seite in Italien und dem Oriente, und die Preise haben nun einen Fall von 1 à 1½ Fl. erfahren, ohne daß sich die Kauflust für Frühjahrs-Lieferung gebessert hat. Der Absatz von Kandis nahm wegen vermehrter Konkurrenz der Belgischen Fabriken stark ab. Der Werth von Mittelqualität Crushed war

im Januar	37¼—37½ Fl.	Mai	37 —37¼ Fl.	September	37¼—37¾ Fl.
Februar	36½—37 „	Juni	37 —37¼ „	Oktober	36¾—37¼ „
März	36 —36½ „	Juli	37½—37¾ „	November	37 —37¼ „
April	37 —37½ „	August	37¼—37½ „	Dezember	36 —36½ „

Reis.

Die Zufuhren in Holland betrugen im Ganzen 680,000 Ballen gegen 360,700 B. in 1860, 365,000 B. in 1859 und 517,000 B. in 1858; die Vorräthe 72,900 B. gegen 37,800 B. in 1860, 116,700 B. in 1859 und 188,500 B. in 1858. Die Ausfuhr von der Insel Java nach Holland betrug im zweiten Semester 1860 nur ca. ein Drittel von dem im gleichen Zeitraum in 1859 nach Holland ausgeführten Quantum, und die Holläudischen Zufuhren von Java blieben im verflossenen Jahre auch aus anderen Ursachen nicht sehr bedeutend, zu welchen im Frühjahre die

hohen Preise und später die hohen Frachten gehören; auch wurde auf Java selbst in den ersten Monaten des Jahres viel Reis nach den durch große Ueberströmungen von Lebensmitteln entblößten Distrikten der Insel gesandt und der Ausfuhr entzogen. Von den Englisch-Ostindischen Kolonien war der Export nach Europa sehr groß, unser Markt erhielt aber davon erst im Spätjahre ansehnliche Zufuhren, welche anfänglich von 7 à 7¼ Fl., später à 7½ Fl. für Necransie und Rangoon, verkauft wurden. Die Eigner des verbleibenden Vorraths sind nach dem bedeutenden Herbstgeschäft sehr fest gestimmt, und die Umsätze in letzter Zeit aus dieser Ursache beschränkt geblieben. In geschälten Sorten blieb das Geschäft schleppend bis zum Sommer, und von da fingen die Preise an, sich zu bessern, weil namentlich die ordinairen Gattungen für den inländischen Konsum stärker begehrt wurden, und als eines der hauptsächlichsten Ersatzmittel für die durch Krankheit in unserem Lande stark heimgesuchten und sehr theuer gewordenen Kartoffeln dienen mußten. Die älteren Vorräthe sind dadurch größtentheils geräumt worden, und von neuem gut geschältem Aracan erschien erst im Herbst wieder bessere Auswahl am Markt; in geschältem Java war derselbe fast das ganze Jahr hindurch nur mangelhaft versorgt. Die feineren Sorten Vorlauf und Tafel fingen im Spätsommer an, sich zu bessern, indem sich vermehrte Exportfrage dafür einstellte, welche durch das Ausbleiben der Zufuhren von Carolina angefacht wurde, und der Aufschlag betrug 1½ bis 2 Fl. Ungeschälter Tafel ward mit 10¾ Fl. für ord. und 11½ Fl. für gute Qualität bezahlt. Geschälte Sorten sind zu notiren: Aracan ord. bis gut 9 à 9½ Fl., Vorlauf 10½ à 11 Fl.; Java 10 à 10¾ Fl., do. Vorlauf 11½ à 12½ Fl., Tafel gut bis prima 13½ à 14 Fl. Die Zufuhren von Carolina betrugen 2180 F., es besteht aber von dieser Gattung längst kein Vorrath mehr in erster Hand.

Gewürze.

Der Lauf der Preise für die nachbenannten Sorten war: Von ungeschält blank Java 8½, 10, 8¼, 10 Fl., von rohem Aracan 7½, 7¼, 6½, 7½ Fl., von neuem Carolina 14, 13, 15, 14, 16 Fl.

Jahre.	Reis.							
	Rotterdam.				Amsterdam.			
	Anfuhren.		Vorräthe.		Anfuhren.		Vorräthe.	
	Ost-Ind.	Carolina.	Ost-Ind.	Carolina.	Ost-Ind.	Carolina.	Ost-Ind.	Carolina.
	Ballen.	Fässer.	Ballen.	Fässer.	Ballen.	Fässer.	Ballen.	Fässer.
1852	325,000	4,200	45,700	190	236,900	2,180	47,900	130
1853	190,800	75	12,800	—	160,000	200	5,400	—
1854	223,800	500	5,500	—	269,700	400	7,700	120
1855	295,500	920	12,900	—	464,400	80	46,400	—
1856	529,200	1,460	171,000	—	663,000	230	138,500	—
1857	328,000	1,400	118,000	500	466,700	350	88,700	250
1858	225,000	1,200	112,200	—	292,600	1,300	76,600	—
1859	151,000	680	38,700	—	208,300	680	78,000	—
1860	165,100	650	15,300	—	195,600	940	22,500	—
1861	396,600	1,800	40,100	—	305,000	380	32,800	—

Uebersicht der Ablieferungen von:

	Muskatnüssen.	Macis.	Nelken.
Vorrath auf Empfangs-Zettel am 1. Januar 1861	4,064 F.	1,400 F.	3,397 F.
In Auktion der N. H. M. verkauft	2,086 „	837 „	1,078 „
	6,150 F.	2,237 F.	4,475 F.
Ab: Vorrath auf Empfangs-Zettel Ende 1861	4,753 „	1,488 „	3,565 „
Abgeliefert in 1861	1,397 F.	749 F.	910 F.
gegen in 1860	1,534 „	719 „	450 „
„ „ 1859	1,699 „	530 „	580 „
„ „ 1858	1,544 „	609 „	581 „
„ „ 1857	1,354 „	639 „	226 „
„ „ 1856	1,262 „	406 „	390 „
„ „ 1855	1,449 „	395 „	316 „
„ „ 1854	1,234 „	530 „	333 „
„ „ 1853	439 „	245 „	461 „
„ „ 1852	723 „	151 „	293 „

Die Ablieferungen von den Hauptsorten waren kleiner als in 1860 und betrugen von Muskatnüssen 1397 F., von Macis 749 F. und von Nelken 910 F. In Folge der verminderten Ablieferungen und des großen Quantums der Maatschappy-Auktion, welche am 20. August abgehalten wurde und 2086 F. Muskatnüsse, 837 F. Macis und 1078 F. Nelken, also weit mehr, als der Verbrauch eines Jahres beansprucht, umfaßte, lassen die Zettelvorräthe per Ende 1861 eine abermalige Zunahme erblicken. Dieselben betragen nun 4753 F. Muskatnüsse, 1488 F. Macis und 3565 F. Nelken und sind, was die beiden ersteren Sorten betrifft, größer als in früheren Jahren. Die Preise von Muskatnüssen und Macis haben bis zur Auktion eine fortwährend weichende Richtung verfolgt, indem bei trägem Abzug und schwacher Kauflust das Angebot stets dringender wurde. Der niedrige Werth gab zwar zu manchen Transaktionen Veranlassung, allein jedes größere Geschäft bezeichnete einen weiteren Fortschritt des Abschlags. Die Störungen in dem Abzug nach Nordamerika haben im verflossenen Jahre viel zur Entwerthung dieser beiden Sorten beigetragen, die Hauptursache davon blieb aber der Druck der großen Vorräthe, und dieser wird voraussichtlich noch lange bestehen bleiben, wenn auch nicht mehr so stark, als früher bei höheren Preisen. In der Auktion liefen Muskatnüsse Nr. 1 71 Cts., Nr. 2 60 Cts., Nr. 3 41 à 43 Cts., Nr. 4 32 Cts.; Macis D 62 Cts., E 59 à 61 Cts. Es ist zwar nach wie vor flau geblieben, jedoch konnten sich so unerhört niedrige Preise leichter behaupten, und die Notirungen blieben seitdem meistens 2 à 3 Cts. höher, doch ward diese kleine Besserung, wenn solche zu bedingen war, hauptsächlich nur für Waare aus letzter Auktion bewilligt. Amboina-Nelken wurden in der Auktion mit 20 Cts. für Nr. 2 bezahlt, was seit dem höchsten Stand zu Anfang des Jahres einen Abschlag von 20 pCt. nachweist. Dieser niedrige Preis erweckte vermehrte Kauflust, welche schon kurz nach der Auktion eine Besserung von 2 Cts. herbeiführte, und seitdem ist der Werth ziemlich unverändert auf 22 à 22½ Cts. stehen geblieben. Der Zettelvorrath ist wieder größer als im vorigen Jahre, da aber der Werth so gering ist, so wird er

durch die Spekulanten leichter gehalten werden können, zumal auch der Verbrauch wieder einige Zunahme erfahren hat. Java-Zimmt bedang in der Auktion 121 Fard. Nr. 2 70 à 71 Cts., 2481 Fard. Nr. 3 56 à 59 Cts., 85 Fard. Nr. 4 55 à 58 Cts. Vorrath auf Empfangszettel 2818 F. gegen 2896 F. am 31. Dezember 1860; neuer Vorrath 598 F. gegen 961 F. Ende 1860. Chinesischer Zimmt lief von 58 auf 52 Cts. zurück, wozu im August 400 Kisten verkauft wurden, seitdem trat eine Besserung ein und die Notirung ist heute 55 Cts.

Pfeffer.

Zufuhren 22,300 Ballen gegen 11,700 Ballen in 1860; in der Maatschappy-Auktion wurden 1775 B. à 23—23½ Cts., und 5568 B. à 22½ Cts. verkauft; für 159 B. weißen bezahlte man 36 Cts. Vorrath auf Zettel 924 B. gegen 1058 B. Ende 1860, und in der ersten Hand 5200 B., wovon 2775 B. im Besitze der Maatschappy.

Thee.

Die Preise haben sich im verflossenen Jahre wenig verändert und blieben trotz bedeutend stärkerer, sowohl direkter als indirekter, Zufuhren gut behauptet. Die Maatschappy versteigerte am 9. Oktober 25,196\4 und 1843\12 Kisten Java, und von Chinesischem betrugen die Verkäufe von Privat-Importation 30,210\4 Kisten. Im Geschäft hat sich stets viele Lebhaftigkeit gezeigt, welche sowohl durch den großen inländischen Konsum, als auch durch vermehrte Ausfuhr, namentlich von Java nach England, Nord-Deutschland und anderen Gegenden, genährt wurde. Die Maatschappy besitzt wieder einen Vorrath von 9,450\4 Kisten Java, welche nach der seither befolgten Regel gegen den Monat Oktober, nebst den alsdann noch hinzugekommenen Zufuhren, in Auktion zu erwarten sind. In erster Privathand befinden sich nur 1,954/4 Kisten Thee. Die Zufuhren hier und in Amsterdam von Chinesischem und Java betrugen 58,500\4 Kisten gegen 44,100\4 Kisten in 1860, und die Vorräthe 11,600\4 Kisten gegen 6,100\4 Kisten in 1860. Von den hier angebrachten 122\4 Kisten Japanesischem wurden 57\4 Kisten für Ausfuhr genommen. Nach den veröffentlichten Aufgaben schalten wir ein die

Ueberſicht der Bewegung des Thee-Geschäftes in Rotterdam.

	1861.		1860.		1859.	
	China.	Java.	China.	Java.	China.	Java.
	\4 K.	\4 K.	\4 K.	\4 K.	\4 K.	\4 K.
Vorrath pr. 1. Jan.	4,114	7,889	2,932	4,949	13,250	8,109
Anfuhr . . .	22,182	10,887	22,105	19,577	834	14,181
	26,296	18,776	25,037	24,526	14,084	22,290
Abgeliefert	21,372	14,512	20,923	16,637	11,152	17,341
Vorrath Ende des Jahres . .	4,924	4,264	4,114	7,889	2,932	4,949

Lauf der Preise von gut ord. Congo:

1859..... 80, 125, 110 Cts.
1860..... 110, 125, 110, 100 Cts.
1861..... 100, 105, 88, 95 Cts.

Ausfuhr von Thee von Rotterdam:

	China.	Java.	Total.		China.	Java.	Total.
Boei....	—	30	30\4 K.	Thunkay	7	1,961	1,968\4 K.
Congo...	1,835	1,170	3,005— „	Hyantschin	6	354	360— „
Souchon.	611	1,584	2,205— „	Hysant...	39	986	1,025— „
Pouchon.	48	—	48— K.	Ugim.....	6	109	115— K.
Oolong..	6	—	6— „	Joosjes..	42	324	366— „
Pecco...	436	1,324	1,760— „				

Total... 3,036\4 K. China und 7842\4 K. Java, zusammen 10,878\4 K.
gegen in 1860 4,163— „ „ „ 5,732— „ „ „ 9,895— „
„ „ 1859 1,632— „ „ „ 9,791— „ „ „ 11,423— „

Südfrüchte.

Korinthen. Die günstigen Berichte über den Stand der Ernte, sowohl was Qualität als Quantität betrifft, hatten anfänglich die Aussicht auf ein sehr lebhaftes Geschäft eröffnet, da sich große Lust zu Operationen offenbarte; auf die Nachricht jedoch, daß sich zur Erntezeit starker Regen eingestellt und die Frucht demzufolge viel gelitten habe, ist vorläufig wieder alle Unternehmungslust gewichen. Die Notirung ist für jährige Zante 16 à 17 Fl., und für neue, in Qualität wie die bis jetzt vorgekommene, 14 à 16 Fl. Von neuen Smyrna-Rosinen sind erst wenig Zufuhren eingetroffen, und so weit sich nach deren Qualität urtheilen läßt, scheint die neue Ernte besser als die vorige zu fallen; man erwartet größere Zufuhren, jedoch auch in Berücksichtigung der schönen Qualität eine gute Behauptung der Preise. Auch von Feigen zeigen die neuen Zufuhren bessere Qualität als das Jahr zuvor; man notirt beste Smyrna 20 bis 25 Fl.

Honig

bewegte sich das ganze Jahr hindurch auf einem hohen Stand, wiewohl sich der Werth, womit das Jahr 1860 schloß, nicht behaupten konnte. Die hohen Preise, durch das Mißglücken des inländischen Produkts und durch geringe Anfuhren von fremdem Honig verursacht, erzeugten jedoch Abnahme des Verbrauchs, welcher stark durch Melassen ersetzt wurde. Zu Anfang des Jahres trafen ansehnliche Partien Ungarischer, Italienischer und Sächsischer Honig ein, welche größtentheils 25 bis 26 Fl. à E. Nehmer fanden. Der Preis von Havana, am Schluß 1860 auf 28 Fl., lief nach Eintreffen größerer Anfuhren im Mai auf 22 Fl. à E. zurück, stieg später auf die ungünstigen Berichte über die inländische Ausbeute auf 24 Fl. à E., ward aber, als sich dieselbe doch über Erwarten gut gestaltete, wieder auf 23 Fl. à E. zurückgedrängt, was die heutige Notirung ist. Die Zufuhren betrugen 26\1, 780\3 und 566\4 Gebinde Havana, und 2374 Flaschen Ungarischem 2c. Vorrath in erster Hand 40\3 und 107\4 Gebinde Havana. Der Vorrath in zweiter Hand ist gering. Von Französischem wurde nichts zugeführt.

Tabak.

Das Geschäft war im verflossenen Jahre von ziemlicher Bedeutung, bei stets steigenden Preisen, namentlich als die politischen Zustände in Nordamerika die Spekulation rege machten, wodurch auch die Umsätze in zweiter Hand eine große Ausdehnung erlangten und den Unternehmern schöne Gewinne abwarfen. Von Maryland, sowohl für hiesigen Verkauf als für Durchfuhr, trafen starke Zufuhren ein, mit Virginie und Kentucky dagegen ward der Markt nur schwach versehen, wodurch es den Eignern, die sich von demselben nicht gerade zurück hielten, möglich geworden ist, ihren Vorrath zu stark erhöhten Preisen zu begeben. Im Allgemeinen schließt das Jahr mit einer festen Stimmung für den Artikel, wiewohl die Unsicherheit in der Politik einige Zweifel in den Meinungen erweckt.

Java und andere Cigarren-Tabake, bei Vermehrung der Anfuhren, mit ziemlich belebtem Handel zu steigenden Preisen, namentlich was Südamerikanische betrifft. Von Java, der im Allgemeinen hell von Farbe ausfiel, war farbiges und getigertes Deckblatt besonders gesucht. Mit Ausnahme von Portorico waren alle Westindischen Sorten zu erhöhten Preisen sehr begehrt, und die abgehaltenen Auktionen haben den Beweis geliefert, daß das Ausland sich zu konkurrirenden Preisen gern an unserem Markte versorgt.

Rotterdam's Einfuhr und Vorräthe von Nordamerikanischem Tabak gestalteten sich wie folgt:

Jahre.	Tabak.										
	Anfuhren.					Vorräthe.					Preise von ord. Maryland, 31. Dezbr.
	Maryland.	Virginie.	Kentucky.	Stiele.	Total.	Maryland.	Virginie.	Kentucky.	Stiele.	Total.	
	Fässer.	Fässer.	Fässer.	Fässer.	Fässer.	Fässer.	Fässer.	Fässer.	Fässer.	Fässer.	Cents.
1852	9,148	2,184	376	107	11,815	1,923	139	75	—	2,137	22 —23
1853	6,400	1,397	410	90	8,297	882	394	5	85	1,366	28½—29
1854	4,868	1,992	437	114	7,411	1,174	624	51	92	1,941	28½—29
1855	3,623	2,195	49	9	5,859	750	165	—	9	924	26 —27
1856	6,961	2,149	308	268	9,237	725	418	—	249	1,382	33 —34
1857	3,951	682	73	10	4,809	1,176	145	30	—	1,351	29 —30
1858	7 501	2,418	5	—	9,924	1,558	419	—	—	1,977	24 —26
1859	7,545	1,210	1,598	605	10,958	2,076	314	126	189	2,705	18½—19
1860	8,586	3,247	2,026	286	14,145	1,471	695	1,040	227	3,433	18 —19
1861	10,516	2,533	343	74	13,466	3,386	615	86	50	4,137	25 —26

Von anderen Sorten betrugen:

	Java.	Westindischer u. Südamerikan.	Türkischer.
die Vorräthe am 1. Januar 1861	9,982 Päcke.	1,585 Kolli.	— Päcke.
die Zufuhren in 1861.........	25,328 „	7,448 „	1,248 „
	35,310 „	9,033 „	1,248 „
die Verkäufe in 1861..........	29,714 „	7,941 „	901 „
die Vorräthe am 31. Dez. 1861	5,596 Päcke.	1,092 Kolli.[1])	347 Päcke.

Droguen.

Kamphor während des ganzen Jahres mit belebtem Handel. Die ersten Verkäufe im Januar geschahen à 95 bis 107 Cts., und die Preise blieben steigend bis zum Mai, wo man für Japanischen bis 136 Cts. in der Auktion der Handels-Maatschappy bezahlte; von da an schlugen die Preise eine weichende Richtung ein und kamen im November bis auf 109 Cts. herunter, sie verbesserten sich aber im Dezember wieder, wo ziemliche Posten Japanesischer bis zu 125 Cts. und Chinesischer à 110 Cts. zum Abschluß kamen. Der heutige Vorrath beläuft sich auf 500 Tobben Japanesischen und 75 Kisten Chinesischen, wovon die letzteren vorläufig vom Markte zurückgehalten werden. Von Cubeben traf viel Zufuhr ein, das Geschäft konnte sich aber, wegen zu fester Haltung, nicht genug entwickeln. Im Januar bezahlte man 90 Cts. für Kleinigkeiten und bis zum August konnten nur wenige Pöstchen à 85 Cts. untergebracht werden, bis endlich im Dezember 500 Ballen zum Abschluß kamen, wovon man den Preis nicht viel über 60 Cts. vermuthet. In langem Pfeffer ging nur wenig in den Preisen von 15 à 16 Cts. um. Ein größerer Posten, 762 Ballen, ward im Juni in Amsterdam à 14 Cts. verkauft. Cassia lignea vera mit guter Anfuhr und nicht unbedeutendem Geschäft; der Preis für schöne kräftige gelbe Waare wechselte vom Januar bis März zwischen 32 und 39 Cts., im Mai kam Mehreres à 36 Cts. zum Abschluß, und von da trat ein allmäliges Weichen ein bis auf 30 Cts., wozu im Dezember ein starker Posten, sowie eine Partie mindere Waare à 25 Cts. in Amsterdam zum Abschluß kamen. Die heutige Notirung der verschiedenen Qualitäten ist von 16 bis 30 Cts. Cassia fistula, im Anfang des Jahres mit 10½ Fl., im Frühjahr mit 10 Fl., im August mit 10½ Fl. und im September mit 11½ Fl. bezahlt, meist bei ziemlich starken Posten; jetzt zeigen sich à 12 Fl. Käufer, aber keine Abgeber. Eingemachter Ingwer war, bei reichlicher Zufuhr, in beständigem Weichen. Im Januar bis März ward 70—71 Cts. für prima bezahlt, im April wurden à 62 Cts., im September à 60 Cts. größere Partien verkauft, und im November der Rest in erster Hand à 59 Cts. geräumt. Seitdem erschien eine neue Partie am Markte, die man fest auf 60 Cts. hält. Japanesisches Wachs war meistens gesucht und der Umsatz in Auktion und aus der Hand ziemlich bedeutend; in den bezahlten Preisen war nicht viel Veränderung, sie bewegten sich zwischen 37 und 38 Fl. für prima in viereckigen Stücken; runde Waare wurde mit 38—38¼ Fl. für Qualität A und B durcheinander bezahlt. Es wird jetzt für viereckige Stücke fest auf 37 Fl. mit A und 36 Fl. mit B gehalten, und bei einiger Nachgiebigkeit der Eigner würde ein hübscher Umsatz zu erzielen sein. Runde Waare sehr selten und A mit 43 Fl., B mit 42 Fl. zu notiren, was auch schon bedungen ist. Mit Gummi-Elastikum ist der Markt gut versehen worden, und in den Preisen hatten viel Veränderungen statt. Im Februar bezahlte man 84 bis 85 Cts., im März kam ein Posten wahrscheinlich zu ca. 80 Cts. zu Stande, während man im April schon wieder 90 à 92½ Cts. anlegte, und dann am 14. Mai in der Maatschappy-Auktion nicht über 82½ Fl. bedungen werden konnte. Ende Juni galt prima nur 71 Cts., Anfangs September ward wieder 80 Cts. angelegt und im selben Monat geschahen noch starke Umsätze von 76 Fl. bis herunter auf 72 Fl. für schöne prima. Im November bezahlte man wieder 80 Cts. für secunda, darauf kamen mehrere Partien im Dezember à 79 und 80 Fl. zum Abschluß, und man wird mit gewöhnlicher guter Waare fest auf 82 Fl. gehalten. Von Guttapercha kamen bei der Handel-Maatschappy am 14. Mai 22,000 Ko. in Auktion, wovon sehr schöne A bis 102 Cts., AA bis 85½ Fl., B mit 70½—71 Fl., BB mit 61 Fl. bezahlt worden sind. 512 Stücke ordinaire Waare kamen gleichzeitig noch bei Privaten in Auktion und wurden à 44 Cts. genommen. Später fand noch ein Pöstchen ordinair à 55 Cts. Käufer, und darauf fiel nichts Besonderes mehr vor; der Vorrath ist geräumt. Gummi-Damar mit guter Anfuhr, welcher einer reichlichen Abnahme sich erfreute. Die Preise von prima wechselten zwischen 25 und 29 Cts., und waren am höchsten in der Mai-Auktion der Handels-Maatschappy; in der Oktober-Auktion konnte prima dagegen nicht mehr als 25—25½ Cts. bedingen. Heute hält man mit prima auf 26½ Cts., abweichende Qualitäten werden à 20—24 Cts. angeboten. Für Cajaput-Oel ward im Mai 172 Cts. in Auktion bezahlt, und seitdem beschränkte sich der Handel auf Kleinigkeiten in zweiter Hand. In Oleum anisi stellata ging Einiges à 4⅛ Fl. um, es zeigen sich jetzt à 4 Fl. Nehmer, aber keine Abgeber. Oleum Cassiae bedang im November 6¼ Fl. für 12 Kisten. Von Java-Zimmt-Oel ward der kleine Vorrath à 9 bis 9½ Fl. aufgeräumt. Japanesische Soya ward im Sommer mit 35 Cts. bezahlt; die am 20. August durch die Handel-Maatschappy in Auktion gebrachten 700 Kisten konnten aber nur 30—31 Cts. bedingen. Seitdem ist der Preis wieder bedeutend

[1]) Diese vertheilen sich in: 400 Ceronen Yara, 452 Päcke Portorico, 64 Päcke Brasilianischen; auch 176 Kisten Cavendish sind dazu gerechnet.

gestiegen und heute mit 45 Cts. zu notiren. Von Siam-Sago verkaufte die Handel-Maatschappy am 14. Mai 360 Kisten und 327 Ballen in Auktion von 8 bis $9\frac{1}{4}$ Fl. nach Qualität. Im November bezahlte man schöne feinkörnige Waare mit $13\frac{1}{2}$ à $13\frac{3}{4}$ Fl., und der Vorrath ist sehr beigegangen. Sagomehl ward im Frühjahr und Sommer à 10—$9\frac{3}{4}$ Fl. abgegeben, im November aber in Amsterdam in Auktion mit 12 Fl. bezahlt. Von Nußseife brachte die Handels-Maatschappy am 20. August 21 Kisten in Auktion, wovon die 16 Kisten prima à 270 Cts. und die 5 Kisten secunda à 265 Cts. Nehmer fanden. Später ging nur noch Einiges zu erhöhten Preisen in zweiter Hand um und der Vorrath ist nun sehr unbedeutend.

Diverse Nutz-Artikel.

Von Schildkrötenschalen beschränkte sich das Geschäft auf einen Theil dessen, was bei der Handel-Maatschappy von in der 1860er August-Auktion eingezogener Waare noch vorhanden war. Erst ward Einiges davon à $9\frac{1}{2}$—11 Fl. verkauft, und fanden noch 5 Kisten à 11 Fl. Nehmer. Eine kleine Privat-Anfuhr von 3000 Ko. Perlmutterschalen bedang 71 Cts. Mit Stuhlrohr war es während des Frühjahrs flau, bei sich anhäufenden Zufuhren; auch die März-Auktion der Handel-Maatschappy blieb durchschnittlich 1 Fl. unter der 1860er Oktober-Auktion. Im Juli begann sich mehr Beachtung für den Artikel einzustellen, und von da an blieb er auch in gutem Begehr bis spät in den Herbst, wobei die Preise sich wieder erholten, denen übrigens stets die der Maatschappy-Auktionen zum hauptsächlichsten Maßstab dienten. Das Resultat derselben in den letzten 10 Jahren war folgendes:

	Verkauftes Auktions-Quantum. Bündel.	Bezahlte Preise.
1852.....	381,902	6,20 à 11,40 Fl.
1853.....	332,121	7,90 „ 12,30 „
1854.....	373,221	6,40 „ 13,20 „
1855.....	429,241	6,60 „ 11,80 „
1856.....	479,666	7,90 „ 17,10 „
1857.....	441,677	9,60 „ 27,— „
1858.....	475,328	10,60 „ 27,— „
1859.....	512,418	6,90 „ 31,60 „
1860.....	599,423	6,— „ 15,30 „
1861.....	424,555	5,50 „ 12,20 „

Nutzholz.

Es wurden 6 Auktionen von verschiedenen dieser Holzsorten abgehalten, hauptsächlich Mahagoni- und Cedernholz, außerdem kamen aber auch Satin-, Grenadille- und Pokholz vor. Die bezahlten Preise waren, je nach den verschiedenen Qualitäten, zu auseinander laufend, um sie hier aufführen zu können. Vorräthig sind: 2800 Blöcke und Blöckchen Mahagoni-, 184 Stücke Pok- und 1037 Blöcke Cuba-Cedernholz.

Farbhölzer.

Von Domingo- und Jamaica-Blauholz erreichte die Zufuhr bei weitem nicht die des Jahres 1860, und die Preise sind anhaltend gestiegen. Am Aufang von 1861 $2\frac{7}{8}$ Fl., sind sie nun gekommen auf $4\frac{1}{4}$—$4\frac{1}{8}$ Fl. in loco, 4 Fl. auf baldige Lieferung und $3\frac{3}{4}$ Fl. auf Lieferung im Laufe des Monats Februar. Was von Laguna-Blauholz von 1860 noch übrig war, ist, nebst den während des Jahres successive zugeführten 335,000 Ko., zu steigenden Preisen von $5\frac{1}{8}$ bis 6 Fl. geräumt worden. Von Gelbholz wurden nur 138,000 Ko. zugeführt, welche, nebst den am Schluß von 1860 noch vorräthig gewesenen 117,000 Ko., bis auf wenige 14,000 Ko. Nehmer fanden. Die Preise von Maracaibo bewegten sich zwischen $2\frac{3}{4}$ und $3\frac{1}{4}$ Fl., und heute notirt man $3\frac{1}{2}$ Fl. In anderen Sorten Gelbholz, sowie in Rothholz waren Zufuhr und Handel sehr unbedeutend, allenfalls Lima ausgenommen, wovon 267,000 Ko. eintrafen und noch 85,000 Ko. von 1860 übrig geblieben waren. Verkauft wurden davon jedoch nur 107,000 Ko. à 7, $6\frac{1}{2}$, $6\frac{3}{4}$ Fl., so daß nun noch ein Vorrath von 245,000 Ko. besteht, wofür $6\frac{3}{4}$ bis $7\frac{1}{2}$ Fl. nach Qualität gefordert wird. Die reichliche Zufuhr von Quercitron begegnete meistens einer guten Beachtung von Seiten der Käufer, und führte somit zu einem ziemlich ausgedehnten Geschäft; Philadelphia stieg von $6\frac{1}{4}$ auf $8\frac{1}{2}$ Fl., ging darauf wieder allmälig auf $7\frac{1}{4}$ Fl. zurück und wird nun $8\frac{1}{2}$ Fl. notirt; Baltimore ging von $4\frac{1}{2}$ auf 6 Fl. hinauf, dann auf $4\frac{1}{4}$ Fl. herunter, holte später wieder den früheren Stand von 6 Fl. ein, und kostet heute $5\frac{1}{2}$ bis 6 Fl. nach Qualität. Von Java-Curcuma traf nichts ein, und von dem von 1860 übriggebliebenen Vorrath ging nur wenig in den Preisen von 6 bis $7\frac{1}{2}$ Fl. ab, so daß der Markt nun noch 4578 Ballen in diesen Preisen darbietet.

Von:		Anfuhren.			Vorräthe.		
		In 1861.	In 1860.	In 1859.	Ende 1861.	Ende 1860.	Ende 1859.
Blauholz, Dom. und Jam.	Ko.	1,362,000	3,033,000	2,075,000	110,000	600,000	165,000
„ Spanisches	„	335,000	355,000	—	—	17,000	—
Gelbholz	„	338,000	617,000	380,000	14,000	117,000	184,000
Rothholz	„	344,000	162,000	166,000	451,000	281,000	209,000
Quercitron	Fässer	181	217	191	—	18	70
„	Ballen	8,982	6,191	4,429	2,478	100	100
Curcumma	„	—	—	4,482	4,578	4,700	4,760
Sumak, Sicil.	„	6,902	3,809	—	1,270	100	—
„ Tyrol und Verona	„	3,877	1,224	400	160	25	—

Diverse Farbwaaren.

Die Zufuhr von Cutch betrug 300,000 Ko.; erst lief der Preis auf 14 Fl. zurück, stieg später aber wieder, bei gutem Handel, auf $15\frac{3}{4}$ Fl. Gambier ohne direkte Zufuhr und daher nur mit kleinem Geschäft. Von Dividivi wurden nur 1400 Ballen zugeführt und 200 Ballen waren von 1860 übrig geblieben. Die Verkäufe geschahen zwischen 8 und $8\frac{3}{4}$ Fl., und die heute vorräthigen 383 Ballen werden auf $8\frac{1}{2}$ bis $8\frac{3}{4}$ Fl. gehalten. Sumak, Sizilianischer, im Frühjahr mit 10 Fl. bezahlt, sank, in Folge großer Zufuhren, anhaltend bis auf $6\frac{3}{4}$ Fl. Es sind noch 1270 Ballen vorräthig, und die heutige Notirung ist 6 bis 7 Fl. nach Qualität. Die Zufuhr von Tyroler ging, kleine Pöstchen ausgenommen, transito; der Preis wich von $6\frac{1}{2}$ auf $5\frac{1}{2}$ Fl. Terpentinöl gehört zu den Artikeln, die in

Folge der Nordamerikanischen politischen Zustände große Preisveränderungen erfahren haben. Am Anfang des Jahres war der Preis 18—18½ Fl., stieg im Mai sehr rasch bis auf 30 Fl., ging dann wieder auf 26 Fl. herunter, und nach einem abermaligen Steigen auf 30 Fl. und wieder Fallen auf 27½ Fl. behielt die Erhöhung dermaßen die Oberhand, daß zuletzt bis auf 42 Fl. bezahlt worden ist, was wir als heutige Notirung für Amerikanisches und 41 Fl. für Französisches zu bezeichnen haben. Die Ende 1860 vorräthig gewesenen 1505 Kistchen und in 1861 zugeführten 3425 Kistchen Blauholz-Extrakt wurden, bis auf wenige 200 Kistchen, zu steigenden Preisen von 21½ bis auf 26 Cts. geräumt.

Krapp.

Die politischen Zustände in Amerika raubten diesem Artikel während des verflossenen Jahres die kräftigste Stütze seines Exports, und der inländische Verbrauch litt empfindlich unter dem traurigen Gang der Garancine-Fabriken. Der Preis für schöne unberaubte Waare, am Anfang des Jahres nominell auf 31 Fl., fiel allmälig bis gegen Mitte April auf 27 Fl. Anfangs Mai bewirkten günstigere Berichte von Frankreich wieder eine Besserung auf 28 Fl., und als später die Vermuthungen einer kleinen Ernte des hierländischen Gewächses mehr Feld gewannen, und die Ausbietungen sich in gleichem Grade verminderten, ward auch die Erhöhung allmälig begünstigt, welche indessen gegen Ende August auf dem Preis von 30 Fl. ihr Ziel fand. Mit dem Anfang der neuen Ernte, von der sich allerdings die früher gehegten Erwartungen eines kleinen Quantums bestätigten, die jedoch eine recht befriedigende Qualität liefert, traf ein großer Druck des Französischen Marktes zusammen, und daher dauerte es lange, bis die Käufer den Produzenten in ihrer nichtsdestoweniger festen Haltung mehr entgegen kommen wollten; indessen bequemten sie sich dazu, als unerwartet Amerika sich mit Frage einstellte, und das schöne Gewächs auch einige Beachtung für England und Deutschland erweckte. Es fand somit ein ziemlich belebter Umsatz in neuer Waare auf der Basis von ca. 28 Fl. für schöne unberaubte Waare statt, bald aber wurde durch die Verwicklungen zwischen England und Nordamerika die Ausfuhr nach letzterem Lande wieder gänzlich abgeschnitten, auch von anderer Seite gerieth die Frage ins Stocken und der Werth der mehrerwähnten Qualität ist heute als fast nominell und nicht mehr über 26½—27 Fl. zu bezeichnen. Von alter Waare ist selbst in 1860er nur noch wenig, in noch älteren Jahrgängen aber fast nichts mehr, das der Rede werth wäre, vorhanden.

Wurzeln, ganz im Anfang der Ernte à 18—18½ Fl. abgegeben, stiegen bald auf 20—21 Fl., doch ward dem Markt im Ganzen nicht viel zugeführt, da die Bauern sich beim Stampfen der Waare mehr Vortheil versprachen. Aus dem Wilhelminapolder, der bekanntlich vorzügliche Qualität liefert, wurden erst 60,000 Ko. dreijährige à 20½—20¾ Fl. und später 12,000 Ko. zweijährige à 21½ Fl. verkauft.

Java-Indigo.

Die Handel-Maatschappy verkaufte in 1861 in Auktion 5334 Picols, gegen 6065 Picols in 1860. Während des ganzen Jahres ist dem Artikel eine ununterbrochene Beachtung zu Theil geworden, so daß neben dem koulanten Verlauf der Maatschappy-Auktionen auch ein belebtes Geschäft in Privatzufuhren stattfand, und alles am Markt Erschienene stets gern und zu anhaltend steigenden Preisen, für Versendung nach dem Ausland sowohl, als auch zum Theil für den Bedarf inländischer Fabriken, genommen ward. Den durchgreifenden Hebel der stets fortgeschrittenen Werth-Erhöhung finden wir in der sehr kleinen Ernte im Englischen Ostindien und in dem durch Ueberschwemmungen auf Java auch da bedeutend verminderten Ernte-Ertrag. Schon die ersten Berichte darüber, im Frühjahr, äußerten einige Wirkung auf den Markt, und nachdem man gern die anwesenden disponiblen Vorräthe zur Versorgung des Bedarfs, bei Avancen von 20 bis 25 Cts. auf die Preise der 1860er Herbst-Auktionen, benutzte, steigerten sich diese Avancen in den Mai-Auktionen der Handel-Maatschappy auf 30 bis 40 Cts. Von da an, je nachdem die ungünstigen Ernteberichte einen mehr und mehr bestimmten Charakter annahmen, schritt die Erhöhung unaufhaltsam weiter, so daß nicht allein das Anfangs Oktober von der Handel-Maatschappy zum öffentlichen Verkauf ausgestellte Quantum zu durchschnittlich ca. 100 Cts. höheren Preisen als in den Mai-Auktionen weggenommen ward, sondern selbst ein allmälig fernerer Aufschwung bis zu 60 Cts. über Oktober sich Bahn brach. In den letzten größeren Umsätzen wurde zwar dieser starke Avance auf die Preise der Oktober-Auktionen wieder auf ca. 40—50 Cts. zurückgeführt, inzwischen hat sich in der durchaus gesunden Lage des Artikels nichts verändert, und die günstige Meinung der Eigner des kleinen disponiblen Vorraths spricht sich in hohen Forderungen aus.

Die Maatschappy-Auktionen der zehn letzten Jahre ergeben Folgendes:

Jahre.	Verkauftes Auktions-Quantum.		Bezahlte Preise.
	Kisten.	Gewicht in Pic. à 62 Ko.	Cents.
1852	4,249	4,591	180—610
1853	4,904	4,430	205—660
1854	9,037	7,564	200—575
1855	6,200	5,605	250—570
1856	3,745	3,695	300—665
1857	5,897	5,485	110—705
1858	5,747	5,439	250—725
1859	6,619	6,167	200—670
1860	6,868	6,065	200—675
1861	6,152	5,334	300—750

Bei der Handel-Maatschappy sind bis jetzt für die nächsten Frühjahrs-Auktionen nur 1260\2 Kisten, im Gewicht von 1094 Picols, vorräthig.

Bei Privat-Importeurs:

Einfuhr in 1861.	Vorrath Ende 1861.
In Rotterdam 1160 Kisten.	In Rotterdam 167 Kisten.
„ Amsterdam 1924 „	„ Amsterdam 91 „
zusammen 3084 Kisten.	zusammen 258 Kisten.

Java-Cochenille.

Im Jahre 1861 verkaufte die Handel-Maatschappy 408 Kisten in Auktion, gegen 379 Kisten in 1860. Da es an Privatzufuhren mangelte, so blieb das Geschäft in erster Hand auf jenes kleine Quantum beschränkt. Die Preise erfuhren in den Mai-Auktionen einen durchschnittlichen Rückgang von 20 Cts. gegen die 1860er Oktober-Auktionen, der sich in den Oktober-Auktionen von 1861 in den besseren grauen Sorten noch um 10 bis 15 Cts. vermehrte, während Zaccatille eine Besserung von ca. 20 Cts. auf die Maipreise bedang.

Jahre.	Verkauftes Auktions-Quantum. Kisten.	Bezahlte Preise. Cents.
1852	731	130—315
1853	577	155—345
1854	715	115—295
1855	455	140—330
1856	1,004	105—285
1857	962	130—325
1858	463	100—270
1859	655	80—265
1860	379	80—255
1861	408	55—210

Durch Privat-Importeurs wurden 225 Seronen Mexikanisch

zugeführt und in gutem Verhältniß zum gleichzeitigen Englischen Markte, von 150—190 Cts., in Auktion verkauft.

Baumwolle.

Dieser Artikel, als der wichtigste des Nordamerikanischen Exports, und bei seiner hohen Bedeutung für die Europäische Industrie, mußte natürlich mehr als jeder andere durch den Amerikanischen Bürgerkrieg aus seinen natürlichen Geleisen gerissen werden. In der ersten Hälfte des Jahres konnten die politischen Ereignisse noch wenig Macht über ihn gewinnen, denn nicht nur ihnen dürfen wir die allmälige Besserung von ca. 3 Cts. für Nordamerikanische Baumwolle in dieser Periode zuschreiben, sondern auch dem bis dahin sehr thätigen, früher noch nie auf solcher Höhe gewesenen Konsum. Gar bald aber sollte letzterem diese schöne Entwickelung in empfindlicher Weise verkümmert werden, denn als vom August an allmälig die Spekulation zur Alleinherrschaft gelangte und im November Preise hervorrief, wie man sie seit 36 Jahren nicht mehr kannte, schränkte sich der Verbrauch immer mehr ein, um mit den früheren billigeren Einkäufen so lange wie möglich hauszuhalten und nicht das Opfer des exorbitanten Werthes des Rohstoffes werden zu müssen. In den Amerikanischen Zuständen ist zwar noch nichts verändert, was dem Baumwoll-Export wieder Vorschub leisten könnte, und wenn auch der Glaube an eine noch lange Dauer derselben durch die Rüstungen Englands etwas ins Wanken gebracht wurde und die Preise in der ersten Hälfte des Dezember einen ansehnlichen Rückschritt gemacht haben, so hat sich dagegen in den letzten acht Tagen die Spekulation in neuen Umsätzen zu erhöhten Preisen kundgegeben. Wir standen mit Middling-New-Orleans Anfangs 1861 auf 40½ Cts., Ende Juni auf 43½ Cts., im höchsten Moment im November auf 69 Cts., und sind, nach einem Fall auf ca. 58 Cts., bei neuen Umsätzen wieder auf ca. 63 Cts. damit vorangeschritten. Middling fair Dhollerah, im November mit 45—45½ Cts. bezahlt, ist jetzt 40 Cts. zu notiren. Theils durch den stark verminderten Verbrauch, theils durch die bedeutende Zunahme der Anfuhren von Ostindien, stellt sich am Schluß des Jahres der Gesammtvorrath in Europa trotz der schon seit dem Spätsommer unterbrochenen Zufuhr von Nordamerika nicht viel kleiner als Ende 1860 heraus.

In Rotterdam betrugen:

	Anfuhren inkl. Transito.	Vorräthe:	Preise von good middling Nord-Amerik. 31. Dezember.
	Ballen.	Ballen.	Cents.
1852	50,876	3,710	32
1853	52,895	3,146	35
1854	55,300	1,821	30
1855	54,266	1,751	36
1856	73,842	800	43
1857	71,437	2,700	38
1858	80,124	3,500	42
1859	74,037	2,950	40
1860	81,644	3,202	41
1861	82,072	4,470	64

Die Handel-Maatschappy verkaufte im verflossenen Jahre 15,029 Ballen Nordamerikanische und 12,452 Ballen Ostindische, zusammen 27,551 Ballen, gegen 19,896 Ballen in 1860. Für Auktionen in 1862 sind die Aussichten sehr traurig, denn die Maatschappy besitzt keinen Ballen Baumwolle mehr, und an Beziehungen von Nordamerika ist natürlich noch nicht zu denken, während auch über Zufuhren von Ostindien einstweilen noch nichts bei ihr verlautet.

Wolle.

Die Handel-Maatschappy verkaufte in 1861 in Auktion: 3024 Ballen Cap, 1043 Ballen Sydney, 286 Ballen Port Philip, 1266 Ballen Buenos Ayres und 81 Ballen Bombay, zusammen 5700 Ballen. Die Preise befolgten eine rückgängige Bewegung, welche hauptsächlich der gehemmten Ausfuhr von Wollen-Fabrikaten von Europa nach Amerika, die in den vorhergehenden Jahren eine ansehnliche Höhe erreicht hatte, zuzuschreiben sein dürfte. Die Handel-Maatschappy hat hier und in Amsterdam einen Vorrath von 8861 Ballen, der die Aussicht auf eine schöne Frühjahrs-Auktion eröffnet.

Flachs.

Es ist in 1861 ziemlich viel ausgesäet worden, und man hegte während des Sommers die Erwartung eines außergewöhnlich guten Gewächses; inzwischen hat später die sehr nasse Witterung demselben viel Schaden zugefügt, so daß die Ernte, sowohl was Quantität als Qualität betrifft, nur den Namen einer gewöhnlichen verdient. Die zuerst am Markte erschienenen Partien wurden zu hohen Preisen weggekauft, bei späterer größerer Anfuhr jedoch trat eine kleine Erniedrigung ein, und seitdem haben die Umsätze in gleichem Verhältniß fortgedauert.

Hanf.

Von Russischen Sorten hatten wir nur kleine Anfuhren, wozu der Umstand viel beitrug, daß die Qualität diesmal viel zu wünschen übrig ließ, und die Beziehungen dadurch ängstlicher als sonst betrieben worden sind. In Folge dessen, und bei den Berichten über die in Rußland für 1862 geschlossenen hohen Kontrakte, hat sich hier eine Steigerung der Preise von 5—6 Fl. entwickelt. Italienische Sorten wurden unserem Markte viel reichlicher als in 1860 zugeführt, und fanden stets einen guten und raschen Verkauf, den man sich bei den hohen Flachspreisen auch ferner von diesen Sorten verspricht. Im Ganzen wurden unserem Markte in 1861 830,000 Ko., gegen 918,000 Ko. in 1860, zugeführt.

Die Preise, wozu die wichtigen verschiedenen Sorten heute zu kaufen sein würden, sind:

Riga Poln. Rein	65—66	Fl.
Riga kurzer br. Paß	58—59	„
Petersb. Halbrein	55—56	„
Venetianischer G	76—78	„
„ PC	70—72	„
„ S	55——	„

Der Gesammtwerth am Jahresschlusse betrug 276,700 Ko., gegen 186,500 Ko. Ende 1860.

Banca-Zinn.

Die Ablieferungen bei der Handel-Maatschappy überstiegen im verflossenen Jahre die von 1860 um ca. 16,000 Blöcke, wie aus der unten erfolgenden Aufstellung näher hervorgeht. Dieses Resultat ist allein dem vermehrten Konsum in Deutschland zuzuschreiben, denn Frankreich bekam nicht mehr als ungefähr sein gewöhnliches bisheriges Quantum, England betheiligte sich, ebenso wie in 1860, weniger an unserem Markte als in früheren Jahren, in Folge der ihm aus eigenen Kolonien zugekommenen großen Zinn-Zufuhren, und nach Amerika war die Ausfuhr im größten Theil des Jahres unterbrochen und bekam erst im Herbst wieder einige Bedeutung. Der Preis von 78 Fl. am Anfang von 1861 konnte später im Laufe des Jahres nicht mehr erreicht werden; er ging, unter kleinen Fluktuationen, allmälig zurück bis zur Maatschappy-Auktion am 26. Juni, in welcher die ausgestellten 149,188 Blöcke à 69 Fl. verkauft worden sind. Nach der Auktion fanden zwar einige starke Umsätze zu ½ bis 1 Fl. Avance statt, aber bald gerieth der Markt in eine große Stille, die den Preis bis auf 66 Fl. herunter drückte. Erst im September belebte sich das Geschäft wieder, und hatte auch sofort wieder Preisbesserung bis auf 72 Fl. zur Folge. Einem Rückgang auf 70 Fl. im Oktober folgte bald, bei lebhaftem

Umsatz für Versendung, eine allmälige Erhöhung, welche Anfangs Dezember den Preis von 74 Fl. erreichte und damit ihr Ziel fand. Das Geschäft ward von da an, bei aufhörender Frage für Versendung, sehr schleppend und ließ den Preis auf 72 Fl. sinken, der als heutige Marktnotirung zu bezeichnen ist.

Von Billiton-Zinn wurden am 26. Juni 6405 Blöcke à 69 Fl. in Auktion und später 1899 Blöcke zu verschiedenen Preisen aus der Hand verkauft. Es sind noch 2742 Blöcke in erster Hand vorräthig.

Bei der Handel-Maatschappy lagerten von Banca-Zinn:

Am 1. Januar 1861 auf Empfangzettel	65,214	Blöcke.
Am 1. Juli 1861 „ „	20,896	„
Ablieferungen vom 1. Januar bis 30. Juni	44,318	Blöcke.
Am 1. Juli auf Empfangszettel	20,896	Blöcke.
In Auktion verkauft am 26. Juni	149,188	„
	170,084	Blöcke.
Ab: Zettelvorrath am Schluß von 1861	53,971	„
Ablieferungen vom 1. Juli bis 31. Dezember	116,113	Blöcke.
Hierzu obige Ablieferungen im ersten Semester	44,318	„
Total-Ablieferungen durch die N. H. M. in 1861	160,431	Blöcke.

gegen 144,360 Blöcke in 1860.
„ 136,082 „ „ 1859.
„ 196,947 „ „ 1858.
„ 161,386 „ „ 1857.
„ 198,031 „ „ 1856.
„ 127,550 „ „ 1855.
„ 118,076 „ „ 1854.
„ 154,050 „ „ 1853.

Blei

mit ziemlich belebtem Geschäft, namentlich in Deutschem. Die Preise waren meistens weichend, erholten sich aber in der letzten Zeit wieder, und sind nun für Spanisches mit 12 Fl., Englisches 12—12½ Fl., Deutsches und Belgisches 12—12½ Fl. zu notiren.

Einfuhren.

		In 1861.	1860.	1859.
Spanisches	Blöcke	2,510	1,425	1,676
Englisches	„	120	—	10,060
Deutsches und Belgisches	„	35,983	40,100	44,735

Vorräthe.

		Ende 1861.	1860.	1859.
Spanisches	Blöcke	1,886	835	—
Englisches	„	120	—	—
Deutsches und Belgisches	„	2,925	5,110	3,800

Pottasche.

Das Geschäft hatte einen sehr unregelmäßigen Charakter, ohne daß jedoch die Preisfluktuationen so bedeutend waren, als in anderen Artikeln, die auf den Export von Nordamerika Bezug haben. Amerikanische stieg erst von 17¾ auf 20 Fl., ging dann auf 18½ Fl. herunter und erreichte später wieder 20 Fl. Bei kleinem Vorrath wird heute 19½—20 Fl. notirt. Petersburger ist von 17½ Fl. mit kleinem Auf- und Absteigen bis 15¾ Fl. zurückgekommen, besserte sich dann allmälig wieder und wird nun auf 16¼ bis 16½ Fl. gehalten. Amerikanische Perlasche erhob sich von 17¾ auf 22½ Fl., ging dann auf 18 Fl. zurück und steht, bei einem Vorrath von 122 Fässern, heute auf 20½—21 Fl. In anderen Sorten war das Geschäft nicht der Rede werth.

Einfuhren.

		In 1861.	1860.	1859.
Amerikanische	Fässer	1,777	2,127	2,898
Petersburger	„	1,433	500	383
Toskanische und Illyrische	Fässer	40	115	55
Rheinische	„	—	—	—
Perlasche	„	610	712	587

Vorräthe.

		Ende 1861.	1860.	1859.
Amerikanische	Fässer	38	27	424
Petersburger	„	865	91	135
Toskanische und Illyrische	„	—	25	—
Rheinische	„	7	—	—
Perlasche	„	122	150	66

Salpeter.

Von den direkt von Chili zugeführten 6 Ladungen kamen die meisten schon segelnd zum Abschluß, und zwar Anfangs zu weichenden Preisen, von 8½ langsam auf 7¾ Fl. herunter; indessen ward später durch das Ausfuhrverbot von England die Kauflust aufs Neue erregt und der Werth schwang sich auf ca. 10 Fl. empor. Der Vorrath wird heute auf 9¼ à 9½ Fl. für Waare von 92 pCt. und 10½ Fl. für Waare von 95 pCt. gehalten. Direkte Zufuhren von Ostindischem erhielt unser Markt nicht. In raffinirtem ging wenig um.

Einfuhren.

		In 1861.	1860.	1859.
Chili	Ballen	19,260	25,241	3,028
Ostindischer, roher	„	—	564	—
„ raffinirt	Fässer	140	100	241

Vorräthe.

		Ende 1861.	1860.	1859.
Chili	Ballen	10,192	4,950	—
Ostindischer, roher	„	—	—	—
„ raffinirt	Fässer	—	—	—

Schwefel.

Hierin hatten wir ein nur mäßiges Geschäft, denn von den zugeführten 1,240,000 Ko. sind noch 295,000 Ko. übrig. Der Preis für gut secunda, der am Beginn von 1861 6 Fl. war, ging nach und nach auf 4 Fl. zurück, besserte sich aber in der letzten Zeit wieder, und man besteht nun auf 5 Fl. Raffinirter mit kleinem Geschäft. Es sind noch 50 Fässer übrig, die à 7½ Fl. zu kaufen sind.

Einfuhren.

		In 1861.	1860.	1859.
Roher	Ko.	1,240,000	1,140,000	1,360,000
Raffinirter	Fässer	160	200	100
„	Kisten	80	200	150

Vorräthe.

		Ende 1861.	1860.	1859.
Roher	Ko.	295,000	—	—
Raffinirter	Fässer	50	50	25
„	Kisten	—	—	50

Amerikanisches Harz.

Der Krieg in Nordamerika hat sehr bedeutende Preiserhöhungen erzeugt, und zwar von 2¾ auf 9 Fl. für braunes, zu welchem letzteren Preis jedoch nur Kleinigkeiten für dringenden Bedarf genommen wurden; und worauf der Restvorrath von ca. 700 Fässern gehalten wird. In gelbem und transparentem ist ebenfalls ziemlich belebter Handel gewesen. Es sind davon noch wenige 52 Fässer am Markte, die von 9½—11 Fl., nach Qualität, zu kaufen sind.

Einfuhren.

		In 1861.	1860.	1859.
Braunes	Fässer	26,813	57,149	42,178
Transparentes und gelbes	„	2,023	9,681	6,319

Vorräthe.

		Ende 1861.	1860.	1859.
Braunes	Fässer	682	300	500
Transparentes und gelbes	„	52	3,000	2,668

Sardellen.

Ungeachtet des höchst ungünstigen Fanges im verflossenen Jahre von nur ungefähr 5000 Ankern blieb der Handel sehr träge, und die kleine Besserung, welche sich auf die ersten Nachrichten von der geringen Ausbeute einstellte, ging nachher wieder allmälig verloren. Die Notirungen sind heute für 1861er 7½ Fl., 1860er 7¼ Fl., 1859er 6½ Fl. und für 1858er 7 Fl. Der Vorrath beträgt 2800 Anker 1861er, 20,000 Anker 1860er, 12,000 Anker 1859er und 6000 Anker 1858er.

Fettwaaren.

In den konsistenten Sorten war das Geschäft lebhafter als das Jahr zuvor. In Thran ist wegen spärlicher Zufuhren wenig umgegangen. Von Südsee-Thran werden 600 Hektoliter erwartet, die nicht am Markt sind; der nominelle Werth ist bei Partie 35 Fl.; in loco fordert man für einzelne Fässer 38 Fl. Berger Leberthran fluktuirte zwischen 40 und 43½ Fl. für braunen und 42 bis 45 Fl. für blanken. Die Notirung ist 42½ à 43 Fl. für braunen und 45 à 46 Fl. für blanken. Von Beihäfen-Leberthran ist der Vorrath geräumt; die Qualität der blanken Waare zeichnete sich durch ihre Schönheit aus. Von raffinirtem Rüböl wurden 1,040,000 Ko. exportirt, gegen 330,000 Ko. in 1860. Leinöl konnte erst gegen das Spätjahr für Ausfuhr mit dem Englischen konkurriren. Olivenöl. Die noch vorräthigen 70,000 Ko. Tarente hält man auf 67 Fl.; man erwartet gegen das Frühjahr etwas mäßigere Preise. Talg. Petersburger gelber Lichter- auf 34 Fl. gehalten; für Belgischen fordert man 29 bis 32 Fl. Andere Sorten fehlen. Nordamerikanisches Schweinefett auf 33 à 35 Fl. gehalten. Palmöl. Die Zufuhren, die direkten und indirekten zusammen, waren größer als in 1860, und betrugen: direkt von Afrika 568,000 Ko., von Nordamerika 567,000 Ko. und von Liverpool 270,000 Ko. Durch den Abschlag der Talgpreise wurde auch Palmöl gegen den Sommer zurückgedrängt, doch haben sich die Preise später wieder gebessert. Der Preislauf in den Auktionen war wie folgt: am 13. Februar 27 à 27½ Fl., 20. März 26 Fl., 7. August 24½ Fl. und am 23. Oktober 25¾ bis 26½ Fl. Der Vorrath von 125,000 Ko. ist wie folgt am Markt:

ca. 50,000 Ko. prima hartes Flußöl	27	Fl.
„ 50,000 „ „ Flußöl	26½	„
„ 14,000 „ 2da. Küstöl	23	„
„ 11,000 „ „ „ mehr oder weniger mit Wasser	21	„

Direkt von Afrika werden 3 Ladungen erwartet. Cocosnußöl ohne Vorrath in erster Hand; von Cochin bestehen nur noch Kleinigkeiten in zweiter Hand; die nominelle Notirung für prima ist 30½ à 31 Fl. Cochin bedang im Februar 35 Fl., lief im Mai auf 28 Fl., im Juli auf 26½ Fl. zurück, und besserte sich im August wieder bis 30½ à 31 Fl. Ceylon bedang in Auktion am 28. Juni 26 Fl. und stieg allmälig wieder bis auf 30½ Fl.

Einfuhren.

		In 1861.	1860.	1859.
Südseethran	Hekt.	90	—	650
Olivenöl	Ko.	192,000	119,000	185,000
Berger Leberthran	Tonn.	13,550	16,390	16,616
Beihäfen-Leberthran	Tonn.	955	925	925
Talg, Petersburger	Fäss.	50	50	—
„ Belg. und Franz.	Ko.	13,500	54,000	5,000
„ Australischer	„	20,000	—	—
Palmöl	„	1,405,000	661,000	732,000
Cocosnußöl	„	179,000	62,000	75,000
Schweineschmalz, Nordamerik.	„	480	7,000	6,000

Vorräthe.

		Ende 1861.	1860.	1859.
Südseethran	Hekt.	40	—	550
Olivenöl	Ko.	70,000	29,000	—
Berger Leberthran	Tonn.	620	770	675
Beihäfen-Leberthran	„	—	145	—
Talg, Petersburger	Fäss.	25	—	—
„ Belg. und Franz.	Ko.	15,000	7,500	—
„ Australischer	„	—	—	—
Palmöl	„	125,000	138,000	249,000
Cocosnußöl	„	—	—	7,000
Schweineschmalz, Nordamerik.	„	195	—	—

Häute.

Die Hauptzufuhren an unserem Markte bestehen bekanntlich in Java-Rinderhäuten. Im Beginn des Jahres zeigte sich dafür sehr wenig Kauflust, diese verbesserte sich aber in den darauf folgenden Monaten, wo zu steigenden Preisen sowohl die vorräthigen als neu eingetroffenen Partien für Versendung und inländischen Verbrauch gute Abnahme fanden. Anfangs Mai ward es wieder stiller, und sehr bald wurden einige Abschlüsse gemacht, die etwas mehr Nachgiebigkeit der Verkäufer bekundeten. Im August vermehrte sich die Frage wieder, und dauerte auch in den übrigen Monaten des Jahres, bald etwas stärker, bald etwas schwächer, ununterbrochen fort, wobei Deutschland ziemlich stark betheiligt war. Die Preise erfuhren keine wesentliche Veränderungen; leichte Waare ward im Verhältniß am Höchsten bezahlt. Im Ganzen schließt das Jahr mit etwas höheren Preisen als das vorige. Die heutigen Notirungen sind 60 à 62 Cts. für Gewichte von 2½ bis 3½ Ko., 57 bis 60 Cts. für 3½ bis 4½ Ko., 54 bis 56 Cts. für 4½ bis 5 Ko. und 45 bis 52 Cts. für 5½ bis 6 Ko. Von Java-Büffelhäuten fanden die mäßigen Zufuhren stets Käufer zu wenig veränderten Preisen, meistens für Versendung. Die Qualitäten bestanden größtentheils in ordinairer und Mittelwaare; transparente Sorten kamen wenig vor. Ordinaire sind heute 21 bis 25 Cts., mittel 30 bis 35 Cts., schöne und transparente 36 bis 45 Cts. zu notiren. Von Buenos-Ayres hat die Handel-Maatschappy 10,089 trockene und 2064 gesalzene Ochsen- und Kuh- und 156 trockene Pferdehäute eingeführt, die am 25. September in Auktion gebracht, und, mit Ausnahme von 2186 trockenen, die über Werth eingezogen wurden, zu guten Preisen flott verkauft worden sind. Seitdem fanden von den eingezogenen 2186 noch 1763 Stück Nehmer, und die Maatschappy besitzt im Ganzen noch 423 trockene Häute. Bei Privaten waren die Anfuhren dieser Sorten sehr unbedeutend, und es sind bei ihnen noch ca. 2000 Stück vorräthig. Von Australischen verkaufte die Handel-Maatschappy ihren Vorrath von 3007 Stück am 17. März in Auktion. Bei Privaten trafen 2124 Stück ein, und sind wegen zu hoher Haltung noch vorräthig. Von Pernambuco-Häuten besteht noch ein alter Vorrath von 3599 Stücken trockenen, wofür den Eignern noch keine ihnen genügende Gebote gemacht worden sind. Singapore-, Madras- und Calcutta-Häute mit wenig Handel, da die Haltung der Eigner nicht mit den Ideen der Konsumenten übereinstimmte. Es sind in diesen Sorten ca. 32,000 Stück vorräthig. Von Akyab direkt trafen ca. 14,000 Stück ein, welche à 36 bis 38 Cts., meist auf Spekulation, Käufer fanden. Unsere inländischen Sorten

folgten dem allgemeinen Lauf des Artikels, und es fanden darin die gewöhnlichen Versendungen nach dem Auslande statt. Notirungen von gesalzenen inländischen Häuten: Ochsen- von 56 à 60 Ko. 26 Cts., Kuh- von 30 à 40 Ko. 22½ Cts., do. von 35 à 45 Ko. 22 Cts., do. von 46 à 56 Ko. 23½ Cts., do. von 56 à 64 Ko. 24½ Cts., do. ganze Köpfe von 40 à 50 Ko. 24½ Cts., do. do. von 50 à 60 Ko. 26 Cts.; Stier- von 60 à 70 Ko. 22 Cts.; Pinken von 15 à 24 Ko. 25 Cts.

Einfuhren.

		In 1861.	1860.	1859.
Ost-Ind. Kuh- und Rinder-	Stück	63,369	46,992	71,805
„ Büffel-	„	17,946	18,074	26,220
Brasilianische	„	—	5,129	—
Buenos-Ayres, trockene	„	14,864	13,271	—
„ gesalzene	„	2,664	2,380	—
„ trockene Pferde-	„	200	150	—
St. Domingo, trockene	„	290	4,171	—
Cap, gesalzene	„	—	1,670	—
Australische	„	2,124	5,009	1,500

Vorräthe.

		Ende 1861.	1860.	1859.
Ost-Ind. Kuh- und Rinder-	Stück	54,978	46,460	41,257
„ Büffel-	„	1,298	2,748	16,357
Brasilianische	„	3,599	3,599	—
Buenos-Ayres, trockene	„	2,585	—	—
„ gesalzene	„	—	—	—
„ trockene Pferde-	„	—	—	—
St. Domingo, trockene	„	—	—	—
Cap, gesalzene	„	—	—	—
Australische	„	2,124	3,007	—

Kleesamen.

Ende März trat fast ein gänzlicher Stillstand im Geschäft ein, und die Preise gingen für schönen rothen auf 24 Fl. zurück, wozu Ende April und im Mai bei der, namentlich durch das Erfrieren der jungen Saat, eingetretenen lebhaften Frage, unsere sämmtlichen hiesigen und Amsterdamer Vorräthe, bis auf einzelne Pöstchen ganz alte Waare, nach den inländischen Provinzen und nach Deutschland versandt wurden. In neuer Waare eröffnete sich das Geschäft gegen Mitte Oktober, und zwar mit dem Preise von 26½ Fl. für schönen rothen Oberrheinischen. In den letzten Wochen hat sich die Frage sehr vermehrt, so daß alle Anerbietungen in loco und auf Lieferung zu steigenden Preisen bis 28½ Fl. Nehmer fanden, selbst bedang ein einzelnes Partiechen 28¾ Fl. Man hält jetzt allgemein auf 29 Fl., doch will sich dazu noch keine Kauflust zeigen, dagegen würde für prima Oberrheinischen wohl 28½ Fl. ohne Mühe heute zu bedingen sein. Der rothe Maas-Saamen fällt durchgehends sehr gering, und es kam darin nur ein einzelnes Partiechen à 24 Fl. zum Abschluß. Weißer war im Herbst für Norddeutschland ziemlich begehrt, in Folge mangelhafter Auswahl und zu hoher Haltung ging jedoch sehr wenig darin um. Einige Partiechen fanden à 40 bis 48 Fl. für Hamburg Nehmer.

Getreide.

Das Geschäft bewegte sich in der ersten Hälfte des verflossenen Jahres in sehr engen Grenzen. Mit Ausnahme von Roggen, der mitunter einer kleinen Frage für den Rhein begegnete, fehlte es gänzlich an Exportfrage, so daß der ganze Handel auf den Konsum beschränkt blieb. Am Schluß des ersten Semesters standen wir so ziemlich auf gleicher Höhe wie zu Anfang des Jahres, und eine kleine Flaue, die sich um diese Zeit einstellte, war nur vorübergehend, da alsbald ungünstige Berichte über die neue Ernte laut wurden, die sich bisher auch in vollem Maße bestätigten. Es entwickelte sich in Folge dessen eine starke Frage für Bedarf und Spekulation; das Hauptgeschäft fand in Roggen statt, wovon der Rhein starke Partien von hier entzog. Mit Weizen waren wir nicht in der Lage, exportiren zu können, und das Geschäft darin sah sich demnach auf die Grenzen eigenen Verbrauchs angewiesen, die Preise gingen im Lauf des zweiten Semesters langsam 20 bis 30 Fl. per Last höher. In den letzten 14 Tagen ist es eher etwas flauer geworden, doch zeigen die Inhaber viel Vertrauen, obschon die Vorräthe gegen andere Jahre sehr bedeutend sind. Das Hauptquantum der Zufuhren lieferte uns, wie gewöhnlich, die Ostsee, doch ist nicht unansehnlich gewesen, was von Ungar-Weizen rheinwärts zugeführt wurde. Im Ganzen zeigen die Preise gegen die zu Anfang des Jahres wenig Veränderung. Im Gegensatz zu Weizen hatten wir für Roggen in der zweiten Hälfte des Jahres einen guten Abzug nach dem Rhein; das Geschäft darin nahm sehr großartige Dimensionen an, und der Artikel ging fast ununterbrochen in die Höhe. Im flausten Momente am Anfang der Campagne wurden segelnde Ladungen Archangel und Petersburger zu 190 Fl. K., F. und A. gehandelt. In stetem Vorausgang, der nur durch kleine vorübergehende Fluktuationen unterbrochen wurde, bedangen solche Ladungen zuletzt 245 bis 247 Fl. K., F. und A. Gleichen Schritt damit hielten die Preise von Lokowaare, die anhaltend fürs Inland und für den Rhein gefragt blieb. Die Vorräthe zeigen gegen die vorigjährigen eine starke Verminderung, was dem Artikel um so mehr einen neuen Impuls geben dürfte, als an allen unseren Bezugsplätzen die Preise von Roggen hoch stehen und man überall über zusammengeschmolzene Vorräthe berichtet. Nur die Preußischen Ostseeprovinzen scheinen eine gute Roggen-Ernte zu haben, doch machen uns daselbst Schweden und Dänemark mit ihren Einkäufen Konkurrenz, so daß wir aus diesen Gegenden viel geringere Zufuhren hatten, als man hätte erwarten dürfen. In Rußland scheint, wenigstens in den Ostseeprovinzen, die Roggen-Ernte ebenso mangelhaft zu sein, wie bei uns; die Offerten von daher sind hoch und spärlich. Aus dem Schwarzen Meere scheinen ziemlich starke Verschiffungen vor sich zu gehen; im Ganzen waren bis jetzt die Qualitäten von daher wenig befriedigend. Bei den Bewegungen in den anderen Getreidesorten verhielt sich Gerste sehr passiv. Die Ernte davon scheint allenthalben sehr reichlich ausgefallen zu sein, und an Zufuhren fehlte es uns nicht. Im flausten Monat standen die Kurländer Sorten auf 180 Fl.; der höchste Standpunkt war etwa 200 Fl., worauf sie sich nur kurze Zeit behaupteten, und heute sind wir wieder 10 Fl. niedriger. Die sehr großen Vorräthe lassen vorerst keine Besserung erwarten. Auch von Buchweizen ist die Ernte ist jeder Beziehung günstig gewesen, und obwohl die mangelhafte Kartoffel-Ernte einen starken Verbrauch in Aussicht stellte, so blieb es doch anhaltend sehr schleppend mit dem Artikel. Der Vorrath gegen andere Jahre ist sehr stark, und es stehen im Frühjahr reichliche Zufuhren zu erwarten. Im Allgemeinen haben die Surrogate, die man für die Kartoffeln gebraucht, weniger im Werth angezogen, als man zu erwarten berechtigt war.

Die Vorräthe von Getreide, Hülsenfrüchten und Saamen am 31. Dezember 1861 und 1860 waren:

	Amsterdam.		Rotterdam.		Dordtrecht.		Schiedam.		Delfft.	
	1861.	1860.	1861.	1860.	1861.	1860.	1861.	1860.	1861.	1860.
	Last.	Last.	Last.	Last.	Last.	Last.	Last.	Last.	Last.	Last.
Weizen	3,440	1,301	2,592	943	137	76	—	—	—	—
Roggen, hartgedörrter	7,460	18,428	3,370	4,223	117	200	4,425	3,939	22	421
Roggen, leichtged. und ungeb.			1,057	1,706	129	288	2,164	997	—	—
Gerste, gedörrte	1,430	362	776	418	88	42	6,030	2,082	157	—
Gerste, ungedörrte			273	475			700	406	—	—
Hafer	115	198	51	27	106	41	—	—	—	—
Buchweizen	965	590	805	160	78	—	—	—	—	—
Bohnen, Pferde-	—	—	53	11	4	6	—	—	—	—
Bohnen, Tauben-	—	—	10	1	2	—	—	—	—	—
Bohnen, Weiße	—	—	38	26	—	—	—	—	—	—
Bohnen, Blaue	—	—	7	—	2	2	—	—	—	—
Erbsen, Graue	—	180	20	6	15	—	—	—	—	—
Erbsen, Weiße	10		49	25	13	—	—	—	—	—
Erbsen, Blaue	—		20	8	—	6	—	—	—	—
Kohlsaat	1,400	4,338	267	320	624	1,000	—	—	—	—
Leinsaamen	985	2,276	351	737	187	482	—	—	—	—
Hanfsaamen	120	—	4	1	33	—	—	—	—	—
Canariensaamen	70	—	10	10	23	9	—	—	—	—

Der Vorrath in Zaandam ist in obigen Amsterdamer Aufgaben inbegriffen.

Rotterdam, den 2. Januar 1862.

Mittheilungen.

Stettin, 8. Januar. Im hiesigen Handels- und Geschäftsverkehr herrschte während des verflossenen Monats eine größere Regsamkeit, als sie bei der vorgerückten Jahreszeit erwartet werden konnte. Die außergewöhnlich milde Witterung hielt die Schifffahrt fast unausgesetzt offen und gestattete sowohl einzelne verspätete Waarenbeziehungen, als auch namentlich nicht unerhebliche Verladungen von Getreide, durch welche Markt und Börse belebt wurden. Im Uebrigen war der Gang der Geschäfte ruhig, in einzelnen Branchen herrschte sogar gänzliche Stille und man fand Zeit und Muße, einen Blick auf die Resultate des verflossenen Handelsjahres zu werfen. Unter ungünstigen Auspicien hatte es begonnen. Fast sämmtliche Geschäftszweige lagen darnieder und nur der Getreidehandel bot günstige Aussichten für die Zukunft. Diese schienen sich dann zu Anfang des Jahres auch wirklich erfüllen zu wollen, große gewinnbringende Umsätze hatten stattgefunden, noch weitere wurden erhofft, als plötzlich der Bedarf des Auslandes stockte und eine entschiedene Mißkonjunktur eintrat, welche den mühsam erworbenen Gewinn nicht allein wieder zu vernichten, sondern auch darüber hinaus noch weitere Verluste herbeizuführen drohte. Glücklicherweise dauerte dieser Zustand nicht lange. Es stellte sich bald heraus, daß wir sowohl, wie unsere Bezugsländer ein reichliches Ernteresultat, England dagegen und namentlich Frankreich eine entschiedene Mißernte zu erwarten haben würden, und daß Letztere unabweislich gezwungen wären, unsere Ueberschüsse stark in Anspruch zu nehmen, um so mehr, als von Amerika, der politischen und kriegerischen Wirren wegen, auf erhebliche Zufuhren nicht gerechnet werden durfte. Die erwartete Nachfrage blieb denn auch nicht lange aus. Vorzugsweise Frankreich verlangte enorme Quantitäten und die Preise, namentlich von Weizen, erfuhren eine anhaltende Steigerung, die ihren günstigen Einfluß auf andere Geschäftszweige auszuüben nicht verfehlte. Denn in dem Maße, als das Inland die einheimischen Produkte zu hohen Preisen zu verwerthen begann, stieg dessen Bedarf nach ausländischen Erzeugnissen und das Waarengeschäft entwickelte sich in einer Lebhaftigkeit, die man seit 1857 nicht gekannt und in der ersten Hälfte des Jahres sicher nicht erwartet hatte. Die Resultate blieben befriedigend und es darf wohl angenommen werden, daß das verflossene Geschäftsjahr zur Kräftigung unseres Handelsstandes nicht wenig beigetragen hat. Die überwiegend größere Rolle im hiesigen Verkehr spielte der Getreidehandel, welcher bezüglich des Exportgeschäfts eine bis jetzt noch nicht dagewesene Ausdehnung erlangte. Es wurden im Laufe des Jahres seewärts verladen ca. 112,600 Wispel Weizen, 36,100 Wispel Roggen, 29,400 Wispel Gerste, 13,200 Wispel Hafer und außerdem 10,400 Wispel Erbsen. Zugeführt wurden im Laufe des Jahres ca. 112,200 Wispel Weizen, 76,000 Wispel Roggen, 24,400 Wispel Gerste, 17,300 Wispel Hafer und 9400 Wispel Erbsen. Die Zufuhren speziell im Monat Dezember waren ziemlich ansehnlich, sie betrugen: 11,527 Wispel Weizen, 5074 Wispel Roggen, 858 Wispel Gerste, 703 Wispel Hafer, 563 Wispel Erbsen und es verblieben am Schlusse des Jahres im Bestande: 5464 Wispel Weizen, 1347 Wispel Roggen, 236 Wispel Gerste, 549 Wispel Hafer, 998 Wispel Erbsen. — Weizen erfuhr bei lebhaftem Geschäft mannigfache Fluktuationen im Preise, die sich in der Hauptsache auf die mehr oder minder kriegerischen Berichte über den Konflikt zwischen England und Amerika gründeten. Wie aber auch der Ausgang desselben sein möge, so scheint es doch nicht wahrscheinlich, daß fürs Erste größere Zufuhren von Amerika, welche die Preise in England und Frankreich drücken könnten, zu erwarten sein werden, es ist vielmehr mit ziemlicher Bestimmtheit anzunehmen, daß die beiden letztgenannten Länder genöthigt sind, weitere starke Beziehungen von Weizen zu machen, um ihren Konsum bis zur nächsten Ernte zu decken. Die Preise schlossen dann auch ziemlich fest mit 75—83 Rthlr. für loco Waare und mit 80—84 Rthlr. für Frühjahrstermine. — Für Roggen herrschte eine weniger günstige Meinung und die Preise für diese Frucht zeigten eher eine weichende Tendenz. Bei der im Allgemeinen ziemlich reichlichen Ernte scheint für dieses Getreide eine wesentliche Besserung in nächster Zeit nicht in Aussicht zu stehen, obwohl die Preise im Verhältniß zu Weizen niedrig stehen. In letzter Zeit wurde noch immer Manches nach Dänemark und Norwegen verladen und da beide Länder nur eine dürftige Ernte gehabt haben, so wird bei Wiedereröffnung der Schifffahrt mit den Versendungen

dahin voraussichtlich fortgefahren werden. Man zahlte zuletzt 48 bis 50 Rthlr. für loco Waare und 50—50½ Rthlr. für Frühjahrstermine. — Gerste blieb wenig beachtet und gab im Preise nach. Die Ernte in England scheint gut ausgefallen zu sein, mindestens sprechen dafür die reichlichen Zufuhren an den dortigen Landmärkten. Auch mag der enorm gestiegene Weinkonsum nicht ohne Einfluß auf den Bierverbrauch geblieben sein, genug, es zeigte sich wenig Begehr von dort und der Absatz beschränkte sich wesentlich auf die Befriedigung des inländischen Bedarfs. Die Preise stellten sich auf 34—39½ Rthlr. für loco Waare und auf 39—40 Rthlr. für Frühjahrstermine. — Hafer wurde ebenfalls wenig begehrt. Die Zufuhren waren nicht bedeutend und wurden in der Hauptsache für den Konsum des Inlandes und für die Magazine abgenommen. Man zahlte 24 bis 27½ Rthlr. für loco Waare und 27½ Rthlr. für Frühjahrstermine. — Spiritus war nach der letzten Reaktion zwar etwas gestiegen, blieb aber im Allgemeinen bei schwachen Umsätzen im Preise schwankend und eher zum Weichen geneigt. Die Zufuhren waren ziemlich stark, indeß stellte sich keine Nachfrage für den Export ein. Die Brennereien waren in voller Thätigkeit und die Preise schlossen mit 18—18½ Rthlr. für loco Waare und mit 19—19⅓ Rthlr. für Frühjahrstermine. — In Rüböl war das Geschäft trotz der niedrigeren Preise stille und es zeigte sich von keiner Seite ein erheblicher Begehr für diesen Artikel. Hin und wieder traten Schwankungen aus Veranlassung eines etwa zu erwartenden Englisch-Amerikanischen Krieges ein, indessen blieben dieselben ohne nachhaltigen Einfluß auf den Preisstand. Man zahlte zuletzt 12¼—12⅓ Rthlr. für loco Waare und 12⅔—12¾ Rthlr. für Frühjahrstermine. — Das Waarengeschäft hatte einen ruhigen Verlauf. Die vorgerückte Jahreszeit war der Ausführung größerer Geschäfte nicht förderlich. Nennenswerthe Umsätze kamen nur in Pottasche vor, wovon größere Partien, wiederum aus Veranlassung der Englisch-Amerikanischen Wirren zu erhöhten Preisen gehandelt wurden. Die Zufuhren waren geringe, der Absatz nach dem Binnenlande mäßig, doch hielten sich sämmtliche Artikel fest im Preise und man hoffte zum Frühjahr auf einen regen Geschäftsverkehr. — Im Holzhandel war es gänzlich stille. Neue Zufuhren gelangten nicht mehr heran und Verladungen fanden ebensowenig statt, wie denn der Begehr nach diesem Artikel vom Auslande her augenblicklich sehr mäßig ist. — Die Rhederei hat ihre Geschäfte einstweilen so ziemlich geschlossen, und, obwohl im Laufe des verflossenen Jahres vielfache Verluste zu beklagen waren, doch im Allgemeinen zufriedenstellende Resultate erreicht. — Der Speditionshandel ruhte gänzlich, wie es bei der nur schwach unterhaltenen Kommunikation mit der See nicht wohl anders erwartet werden konnte. — Unsere industriellen Etablissements befanden sich sämmtlich in Thätigkeit, ohne uns für den Augenblick Gelegenheit zu geben, Bemerkenswerthes darüber zu berichten. Auf die Resultate ihres vorjährigen Schaffens werden wir zurückkommen, sobald sich eine nähere Uebersicht über dieselben gewinnen läßt.

Elbing, 13. Januar. Die Getreidezufuhren an unserm Markt während des Monats Dezember waren nicht bedeutend; sie bestanden hauptsächlich in Weizen aus den Polnischen Gegenden. Dagegen sind die Zufuhren in Deutsch-Eylau und Osterode recht stark gewesen und lassen auf eine bedeutende Getreide-Abkunft zum Frühjahr per Kanal schließen. Im Dezember wurden hier bezahlt für Weizen durchschnittlich 85—104 Sgr., Roggen 56—60 Sgr., Erbsen 50—57 Sgr., Gerste 36—45 Sgr. per Scheffel. Verladungen fanden im Monat Dezember von hier aus nicht mehr statt. Das Getreidegeschäft des Jahres 1861 begann mit einer besonderen Lebhaftigkeit, die später durch die ungewöhnlich frühe Eröffnung der Schifffahrt noch größere Nahrung fand. Von Januar bis April verlief das Geschäft in gleich reger Weise, wogegen im Laufe des Monats Mai die Preise nicht mehr ganz ihre frühere Höhe behaupten konnten. Dieselben erlitten von Juni bis ult. August in Folge der stark überführten Märkte des Auslandes und der günstigen Aussichten für die neue Ernte einen weiteren erheblichen Druck. Da sich indeß die Ernte in Frankreich als sehr mangelhaft erwies und starke Beziehungen von dieser Seite auftraten, so entwickelte sich im Laufe des Monats September eine so rege Frage, daß die Preise fast dieselbe Höhe, wie in den ersten Monaten des Jahres erreichten. Der hierdurch bewirkte gute Absatz dauerte mit kurzen Unterbrechungen bis zum Schluß der Schifffahrt fort. Dieser günstige Verlauf des Geschäfts zog auch bedeutend größere Zufuhren als im Vorjahre nach unserm Ort, wozu die Eröffnung des oberländischen Kanals sehr viel beitrug. Es sind während der vorjährigen Schifffahrts-Periode auf diesem Kanal hier angelangt: 5023 Last Getreide und Saaten, 4262 Schffl. Kartoffeln, 2050 Ohm Spiritus, 1300 Tonnen Theer, 1090 Ctr. Stückgut, 7378 Stück verschiedene Hölzer, 4240 Klafter Brennholz, 125 Schock Stückholz, wogegen von hier aus auf dem Kanal verladen wurden: 28,080 Ctr. Stückgut, 9022 Ctr. Gyps, 424 Ctr. Eisen, 1960 Ctr. Ripskuchen, 2921 Tonnen Salz, 1410 Tonnen Steinkohlen. In Elbing kamen an:

von Deutsch-Eylau	255	Fahrzeuge,
„ Osterode	112	„
„ Liebemühl	49	„
„ Saalfeld	9	„
„ anderen Orten des Oberlandes	342	„
zusammen	767	Fahrzeuge.

Von Elbing gingen ab 226 beladene, 445 unbeladene Kanalschiffe. Der Verkehr auf dem Kanal wurde gegen Schluß der Schifffahrtsperiode durch 54 Kanalschiffe und 2 Dampfschiffe unterhalten. Die hiesigen Oelschlägereien hatten im verflossenen Jahre ein lohnendes Geschäft, da die Oelsaaten der letzten Ernte einen zufriedenstellenden Ertrag lieferten und für Oel und Oelkuchen ein guter Absatz vorhanden war. Die Preise für Oelsaaten waren durchschnittlich 100 Sgr. per Schffl.; Rüböl brachte 13½—14 Rthlr. pr. Ctr., Rübkuchen erzielten 55—60 Sgr. pr. Ctr. Das Holzgeschäft an unserm Ort hat im verflossenen Jahr durch den Oberländischen Kanal sehr an Bedeutung gewonnen und wird voraussichtlich noch einen größeren Aufschwung erlangen. Auf den hiesigen Schiffsbauwerften wurden im Jahr 1861 gebaut: ein Schiff von 234 Last für Danziger Rhederei, ein Schiff von 265 Last für Stralsunder Rhederei. Im Bau begriffen sind gegenwärtig noch 3 Schiffe. Der Betrieb der Maschinenfabriken an unserm Ort hat im verflossenen Jahr an Ausdehnung zugenommen. Die Fabrik des F. Schichau beschäftigte durchschnittlich 300 Arbeiter und lieferte nachstehende Arbeiten: 5 Dampfmaschinen von zusammen 26 Pferdekraft zum Betriebe von Brau- und Brennereien; 2 Dampfmaschinen von zusammen 27 Pferdekraft zum Betriebe von Mahlmühlen; 2 Dampfmaschinen von zusammen 16 Pferdekraft zu landwirthschaftlichen Zwecken; 5 Dampfgatter von zusammen 60 Pferdekraft zum Betriebe von Schneidemühlen; 2 Dampfmaschinen von zusammen 24 Pferdekraft zum Betriebe von Entwässerungsmühlen; eine Dampfmaschine von 3 Pferdekraft zum Betriebe einer Gasanstalt; eine Kondensationsmaschine von 6 Pferdekraft zum Betriebe einer Schneidemühle; eine Dampfmaschine von 6 Pferdekraft zum Betriebe einer Farbemühle; ein eiserner Dampfbagger von 10 Pferdekraft; ein eisernes Schrauben-Kanal-Dampfboot von 12 Pferdekraft; ein eisernes Rad-Bugsir-Dampfboot von 120 Pferdekraft; außerdem verschiedene Dampfkessel, Betriebs-Gegenstände für Mühlen und Brennereien, Werkzeugmaschinen und alle Sorten größerer und kleinerer Gußwaaren. An Materialien sind verbraucht: 7500 Ctr. Roheisen, 7000 Ctr. Schmiedeeisen, 200 Ctr. Kupfer, Zinn und Messing, 30 Ctr. Guß- und Schweißstahl, 230 Last Steinkohlen, 100 Last Coaks. G. Hambruch Vollbaum u. Co. lieferten aus ihrer Fabrik: 5 Lokomobilen von 3 bis 8 Pferdekraft, eine Dampfmaschine von 6 Pferdekraft nebst vollständiger Einrichtung einer Gerberei, 30 Grasmähmaschinen, 70 Dreschmaschinen mit Roßwerk, 100 Getreide-Reinigungsmaschinen, eine große Anzahl Häckselmaschinen, Säemaschinen, Pflüge, Eggen, Walzen, Schrotmühlen und dergleichen. An Materialien wurden hierzu verbraucht: 3500 Ctr. Roheisen, 1000 Ctr.

Schmiedeeisen, 25 Ctr. Kupfer und Messing, 80 Last Steinkohlen, 45 Last Cocks, 4000 Kubikfuß verschiedener Hölzer. Die Maschinenfabrik von C. F. Steckel verarbeitete 4500 Ctr. Roheisen, 1075 Ctr. Stangeneisen und lieferte außer 2 Dampfentwässerungsmaschinen und 3 Dampfkessel die verschiedensten zum Bau gebrauchten Gegenstände und vorzüglich alle Sorten landwirthschaftlicher Maschinen und Geräthe.

Dortmund, 7. Januar. Im verflossenen Monate war die Lage der Eisen-Industrie insofern fortdauernd günstiger, als die Werke mit Bestellungen ziemlich versehen waren, indeß konnte eine Preiserhöhung noch nicht aufkommen. Die Roheisenproduktion hat in Folge der durch Eisenbahnen aufgeschlossenen Eisensteindistrikte einen Aufschwung erfahren, doch erstreckte sich dieser vorzugsweise auf die Möglichkeit der Herstellung von gutem Koaksroheisen, da eine wesentliche Besserung der Preise auch in dieser Branche noch nicht erzielt worden ist. — Der Kohlenhandel erhält sich in so bedeutendem Umfange, wie er selbst in dieser Jahreszeit früher nicht gekannt war und hat besonders der Absatz nach dem Siegerlande unerwartete Dimensionen angenommen. Die Preise bleiben aber auch für diesen Artikel so niedrig, daß nur Werke, die durch ihre baulichen Verhältnisse, oder andere Umstände günstig situirt sind, mit einigem Vortheil arbeiten, während die meisten nur durch Massenproduktion Gewinn erzielen können. Da der Hauptabsatz für Kohlen auf anderen Märkten gesucht werden muß, so entsteht eine Konkurrenz auf den Eisenbahnen, welche fortdauernden Mangel an Waggons zur Folge hat und werden die Werke zur Anschaffung eigener Transportmittel genöthigt sein, wenn nicht an diesem Uebelstande das ganze Geschäft scheitern soll. — Im Getreidegeschäfte waren die Märkte zwar stärker befahren, die Preise blieben aber fast unverändert und muß der größere Bedarf durch Beziehungen aus den östlichen Provinzen gedeckt werden. Die Durchschnittspreise waren für Weizen pr. Schffl. à 85 Pfd. 3 Rthlr. 20 Sgr., für Roggen pr. Schffl. à 80 Pfd. 2 Rthlr. 20 Sgr., für Gerste pr. Schffl. à 70 Pfd. 2 Rthlr., für Hafer pr. Schffl. 1 Rthlr. 2 Sgr., für Kartoffeln pr. Schffl. 1 Rthlr. 12 Sgr.

Bremen, im Januar. Nach den bei dem Preußischen Konsulat geführten Listen sind im verflossenen Jahre in Bremen 12 Preußische Schiffe, und zwar theils von den Preußischen Ostseehäfen mit Getreide und Holz, theils von Riga mit Hanf angekommen. Nur drei dieser Schiffe fanden eine Rückfracht (2 Stückgüter, 1 altes Eisen); die übrigen haben in Ballast auslaufen müssen. Was den Verkehr der Preußischen Flagge in den übrigen Weserhäfen betrifft, so war die Zahl der in Brake eingelaufenen Schiffe 18, davon 1 aus Liverpool mit Kohlen, 1 aus Cette mit Wein, 4 aus Danzig mit Syrup, 2 eben daher mit Roggen, die übrigen aus anderen Ostseehäfen mit Roggen, Holz, Hanf ꝛc. beladen. Dieselben sind zum größten Theil nach Stettin zurückgegangen, wohin sie Harz, Thran, Blauholz, Stückgüter ꝛc. in Ladung nahmen. In Geestemünde meldete sich 1 Schiff, welches Roggen von Memel gebracht hatte und Stückgüter nach Riga zurücknahm. Bremerhafen wurde von 9 Preußischen Schiffen besucht, deren Herkunft und Ladung folgende war: 1 von Savanilla mit Tabak, Häuten, Gelbholz; 1 von New-Orleans mit Baumwolle, 1 von Bahia mit Tabak und Zucker, 1 von Rio de Janeiro mit Kaffee, 1 von London mit Balken, 4 aus der Ostsee mit Roggen. Auch diese Schiffe sind in der Mehrzahl nach Stettin ausgelaufen, wohin sie mit Blauholz, Gelbholz, Thran, Harz, Honig ꝛc. befrachtet wurden. Im Ganzen haben demnach im vorigen Jahre 40 Preußische Schiffe die Weserhäfen besucht, während in 1860 deren Zahl 62 betrug.

Christiania, 28. Januar. Im vergangenen Jahre sind im hiesigen Hafen 24 Preußische Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 1127½ Last, meist mit Roggen und Erbsen beladen, angekommen und ebensoviel abgegangen.

Savona, 1. Januar. Im verflossenen Jahre sind 139 Italienische, 6 Französische, 3 Spanische und 2 Englische Schiffe in den hiesigen Hafen eingelaufen; der ausgehende Verkehr umfaßte 155 Italienische, 6 Französische, 6 Spanische und 2 Englische Schiffe. Die Handelsbewegung, obwohl auf dieselben Waarengattungen wie in den früheren Jahren beschränkt, war dem Umfange nach beträchtlicher; sind erst die Eisenbahnen von Savona nach Genua und nach Turin vollendet, so wird dieselbe eine noch größere Ausdehnung gewinnen. In Voraussicht dessen steht man im Begriff, eine bedeutende Verbesserung und Vergrößerung des hiesigen Hafens vorzunehmen, so daß Savona jedenfalls unter den Italienischen Seestädten zweiten Ranges eine hervorragende Stelle behaupten wird.

Literatur.

Preußisches Jahrbuch, herausgegeben von Dr. Martin Runkel, Zweiter Jahrgang, Berlin 1861, Verlag von Th. Chr. Fr. Enslin.

Gegenüber der in immer weiteren Kreisen rege gewordenen Theilnahme an allen Fragen des öffentlichen Lebens war es ein längst gefühltes Bedürfniß, ein Organ zu besitzen, das durch Veröffentlichung populär gehaltener Aufsätze die Kenntniß der politischen, wirthschaftlichen und Kulturverhältnisse unseres engeren Vaterlandes in wirksamer Weise zu fördern und zu verbreiten bezweckte. Die Gründung des „Preußischen Jahrbuchs" ist daher von allen Seiten als ein erfreuliches und zeitgemäßes Unternehmen begrüßt worden — und dies um so mehr, als der Herausgeber, fern von jedem einseitigen Parteistandpunkte, sich mit Erfolg bemüht hat, bei den zur Erörterung gezogenen Fragen eine rein objektive Haltung zu beobachten. Unter den werthvollen Beiträgen, welche der jetzt erschienene zweite Jahrgang dem Leser darbietet, heben wir als in das Gebiet der von dem „Handels-Archiv" vertretenen Interessen einschlagend eine Abhandlung des Herausgebers hervor, überschrieben: „Statistische Nachrichten über Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten in Preußen unter der Regierung König Friedrich Wilhelms IV." Der Verfasser giebt hier nach den in die Oeffentlichkeit gelangten Materialien ein anschauliches Bild alles dessen, was in den gegenwärtig von dem Handels-Ministerium ressortirenden Verwaltungszweigen seit dem Jahre 1840 geleistet worden ist.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Wochenschrift

für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 6. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). **7. Februar 1862.**

Spaniens kommerzielle Entwickelung.

In einem ausführlichen, durch den Moniteur Belge veröffentlichten Berichte, hat der Belgische Gesandte zu Madrid eine Schilderung der kommerziellen Zustände Spaniens entworfen, die, unterstützt von den auf dem Gebiete der Gesetzgebung und Wirthschaftspolitik neuerdings unternommenen Reformen, sich einer vielverheißenden Entwickelung zuzuwenden scheinen. Versuchen wir die Resultate jener Darstellung in Kürze zusammenzufassen, so tritt uns zunächst als eine Maßregel von höchster Bedeutung die gegenwärtig in der Ausführung begriffene Organisation des Hypothekenwesens entgegen, durch welche dem Realkredit die ihm gebührende Stelle in der nationalen Produktion angewiesen werden soll. Je mehr die Kreditverhältnisse der Grundbesitzer bisher im Argen lagen, desto größere Erfolge für den Wohlstand der Gesammtheit lassen sich erwarten, wenn durch ein wohlgeordnetes Hypothekensystem die Landwirthschaft in den Stand gesetzt wird, diejenigen Kapitalien, deren sie zu einem intensiven Betriebe bedarf, sich unter billigen Bedingungen zu verschaffen. Indem auf diese Weise einerseits die Masse der inländischen Erzeugnisse vermehrt, andererseits der konsumtionsfähige Bestand der Bevölkerung vergrößert wird, müssen die heilsamen Wirkungen der gedachten Maßregel mittelbar auch dem Handel zu Gute kommen.

Schwieriger durchzuführen, weil vielfach mit entgegenstehenden Interessen sich berührend, erscheint eine andere, auf unmittelbare Hebung des Handelsverkehrs berechnete Maßregel — die Reform des Zolltarifs. Wir sind in der Lage, die Bemerkungen, welche der vorliegende Belgische Gesandtschaftsbericht über die Aussichten auf die Verwirklichung dieser, für die fremden Handelsbeziehungen zu Spanien besonders wichtigen Maßregel enthält, als vollkommen begründet bezeichnen zu können. Jene Bemerkungen kommen im Wesentlichen darauf hinaus, daß die Spanische Regierung sich nicht der Einsicht verschlossen hat, daß der Staat, der mit einem ansehnlichen Theile seines Ausgabebedarfs auf die Besteuerung des auswärtigen Handels angewiesen ist, bei der Einführung eines liberalen Systems sein Finanz-Interesse am Ende weit besser, als bei dem jetzigen Tarif, gewahrt finden würde.

Jedoch besteht immer noch unter den durch langjährigen Zollschutz verwöhnten Industriellen eine Opposition gegen das Reformprojekt, durch welche der Spanischen Regierung in dieser Angelegenheit schwer zu besiegende Schwierigkeiten bereitet werden. Gleichwohl scheint dieselbe entschlossen, auf dem Wege der Reform vorzugehen; es ist wenigstens in der Budget-Kommission des Deputirtenhauses noch vor Kurzem eine dahin lautende Erklärung abgegeben worden.

Der dritte und für jetzt am wichtigsten hervortretende Punkt in dem Programm der Regierung ist die Beförderung des Eisenbahnbaues. Der schlimmste Feind aller Kulturfortschritte in Spanien war die Abgeschlossenheit der einzelnen Provinzen von einander, der gänzliche Mangel an Verbindungswegen zwischen den mehr oder weniger mit Handel und Gewerbe beschäftigten Küstengegenden und dem ausschließlich ackerbauenden Binnenlande. Diesem Uebelstande konnte nur durch die möglichst schleunige Ausführung eines über alle Theile des Landes sich erstreckenden Eisenbahnnetzes in wirksamer Weise begegnet werden. Daß man diese Aufgabe mit Eifer in Angriff genommen hat, zeigt die Ausdehnung, welche die fertigen Eisenbahnstrecken in den letzten Jahren genommen haben. Im Jahre 1848 besaß Spanien nicht mehr als 29,000 Kilometer Eisenbahnen; am Schlusse des Jahres 1859 waren bereits 1,120,306 Kilometer dem Betriebe eröffnet, und um die Mitte des Jahres 1861 hatten die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen eine Gesammtlänge von 2,420,000 Kilometern, die sich bis Ende v. J. auf 2,600,000 Kil. erhöhen sollte.

Wenn unter solchen Umständen mit Gewißheit vorausgesehen werden kann, daß eine Nation von so umfassenden Hülfsquellen, wie die Spanische, auch zu entsprechenden Leistungen auf dem Gebiete der materiellen Interessen sich

erheben werde, so liegt es doch in der Natur der Sache, daß die Folgen der sich vollziehenden wirthschaftlichen Umgestaltung nur allmälig hervortreten können. Dies muß namentlich auch von der Verkehrsbewegung gelten, deren Aufschwung überdies an dem protektionistischen Zolltarif noch eine hemmende Fessel hat. Es darf daher nicht befremden, wenn der Ueberblick des auswärtigen Handels, welchen wir im Nachstehenden nach Anleitung des Berichts geben, nicht so günstige Resultate, als man nach dem Obigen vielleicht erwarten möchte, aufzuweisen hat.

Da die Kommerzial-Statistik für 1860 noch nicht veröffentlicht ist, so mußte der Bericht sich auf die in den früheren Uebersichten nachgewiesenen Zahlen beschränken.

Die gesammte Handelsbewegung Spaniens repräsentirte im Jahre 1857 einen Werth von 2723,9 Millionen, 1858 von 2475,9 Millionen, 1859 von 2287,7 Millionen Realen. Der jährliche Durchschnitt für 1854 bis 1858 berechnet sich auf 2331,6 Millionen Realen. Das Ergebniß des Jahres 1859 steht also hinter dem Durchschnitt der vorangegangenen fünf Jahre um 43,8 Millionen zurück.

Einfuhr und Ausfuhr zeigen folgende Beträge:

	Einfuhr. Realen.	Ausfuhr. Realen.
Jahr 1857	1,555,375,013	1,168,581,599
„ 1858	1,504,538,004	971,359,814
„ 1859	1,261,692,721	1,026,032,988
Durchschnitt für 1854 bis 1858	1,240,320,766	1,091,284,960

Diese Zahlen konstatiren eine Verminderung des Waarenumsatzes. Der Werth der Einfuhr im Jahre 1859 übertrifft zwar den fünfjährigen Durchschnitt um 21 Millionen, bleibt aber gegen das Jahr 1858 mit 243 Millionen und gegen 1857 mit 294 Millionen im Rückstande. Die Ausfuhr des Jahres 1859 ergiebt, dem fünfjährigen Durchschnitt gegenüber, einen Minderwerth von 65 Millionen, und wenn sie gegen das Jahr 1858 sich um 55 Millionen höher stellt, so tritt dafür im Vergleich mit 1857 eine Abnahme von 142 Millionen hervor.

Es darf hierbei der Einfluß der im Jahre 1857 stattgehabten Mißernte nicht übersehen werden [1]). Dieselbe hat eine außergewöhnliche Erhöhung der Einfuhrziffer in diesem und dem nächstfolgenden Jahre zur Folge gehabt, so daß bei einer Vergleichung derselben mit 1859 sich nothwendig ungünstige Resultate ergeben mußten.

Die nachstehende Uebersicht weiset die wichtigeren Waarengattungen nach, aus welchen Einfuhr und Ausfuhr im Jahre 1859 sich zusammensetzten:

[1]) Man vergl. den Aufsatz: „Handel Spaniens im Jahre 1858," im Jahrg. 1861 I. S. 236 d. Bl.

a) Einfuhr.	Werth in Realen.
Baumwolle	132,752,000
Zucker	130,439,000
Materialien zum Eisenbahnbau und sonstigen öffentlichen Arbeiten	97,506,000
Wollengewebe aller Art	56,520,000
Stockfisch	53,597,000
Maschinen und Maschinentheile	41,837,000
Baumwollengewebe	36,973,000
Steinkohlen	33,752,000
Gold und Silber, in Barren und verarbeitet	29,628,000
Eisen, geschmiedetes und gewalztes, in Stäben ꝛc.	28,630,000
Spirituosen	11,932,000
Band- und Reifeisen	10,487,000
Werkzeuge aus Schmiedeeisen	8,732,000
Guano	7,436,000
Metalldraht aller Art	6,257,000
Uhren	6,085,000
Roheisen	6,016,000
Schlosserarbeiten	5,916,000
Waggons	5,030,000
Gewebe von gemischten Stoffen aller Art...	4,476,000
Glas	4,405,000
Eisen, grobe Gußwaaren	4,137,000
Weißblech	4,047,000
Eisen, feine Gußwaaren	3,615,000
Galanteriewaaren	3,488,000
Stickereien	3,404,000
Stahl	3,247,000
Fuhrwerke aller Art	3,172,000
Nägel	3,124,000
Tapeten	3,085,000
Schneidewaaren	2,605,000
Schrauben, eiserne	2,532,000
Schwarzblech	2,478,000
Papier	2,005,000
Spiegel, ovale	1,662,000
Wissenschaftliche Instrumente	1,416,000
Zinkblech und Zinkgußwaaren	796,000
b) Ausfuhr.	
Wein	295,178,000
Blei	102,648,000
Rosinen	78,403,000
Mehl	67,866,000
Olivenöl	51,566,000
Schaafwolle, gewaschen und im Schweiß	27,794,000
Getreide, Hülsenfrüchte und Sämereien	23,838,000
Mineralien aller Art	21,968,000
Salz	16,061,000
Orangen	12,031,000
Vieh	9,004,000

	Werth in Realen.
Seide, rohe, Nähseide, Floretseide und Cocons	8,191,000
Seidengewebe	6,910,000
Quecksilber	6,771,000
Getrocknete Früchte, nicht besonders genannt	4,537,000
Papier aller Art	4,410,000
Fische	3,164,000
Hanf-, Leinen- und Baumwollengewebe	2,635,000
Rohzink	2,199,000
Bücher und andere Drucke	1,934,000
Wollengewebe	1,300,000
Eiserne Werkzeuge	1,238,000

Der Antheil der verschiedenen Länder an dem Ein- und Ausfuhrhandel läßt einerseits ersehen, welche Richtung die Umsätze genommen haben, andererseits, in welcher Position die auf dem Spanischen Markte konkurrirenden Nationen sich zu einander befinden. Es waren betheiligt, und zwar:

a) bei der Einfuhr:

	1858.	1859.
	mit einem	Werthe von Realen.
Oesterreich	1,907,883	1,839,756
Belgien	8,405,831	49,604,042
Sardinien	17,958,516	5,539,114
Hansestädte	14,655,589	6,123,186
Dänemark	4,224,712	4,189,388
Beide Sicilien	748,117	876,925
Kirchenstaat	4,755,727	5,657,050
Frankreich	467,605,969	359,029,463
Gibraltar	62,929,238	54,636,637
Griechenland	2,016,400	24,500
Niederlande	3,240,734	2,141,503
Großbritannien	334,364,635	291,416,612
Malta	18,245,689	1,445,070
Portugal	7,314,157	7,671,451
Preußen	185,866	110,063
Rußland	12,516,808	3,164,670
Schweden	27,295,386	35,691,340
Toskana	9,395,836	5,056,588
Türkei	5,195,960	—
Afrika	50,624,486	3,111,538
Amerika	428,840,325	401,632,501
Asien	24,130,788	25,047,918
zusammen:	1,504,558,065	1,261,690,721

b) bei der Ausfuhr:

	1858.	1859.
	mit einem	Werthe von Realen.
Oesterreich	1,469,835	817,360
Belgien	10,794,538	12,219,017
Sardinien	7,224,875	7,064,707
Hansestädte	10,284,369	9,819,576
Dänemark	4,158,372	4,454,860
Beide Sicilien	1,176,100	1,227,168
Kirchenstaat	616,306	1,148,532
Frankreich	270,565,817	244,633,994
Gibraltar	19,551,029	19,853,272
Griechenland	977,240	1,183,418
Niederlande	6,117,605	4,817,348
Großbritannien	196,493,347	257,422,814
Malta	886,576	782,082
Portugal	18,832,460	21,563,013
Preußen	1,965,358	3,373,134
Rußland	13,692,572	16,332,747
Schweden	4,011,746	6,503,919
Toskana	9,746,659	12,063,806
Türkei	4,904	2,424
Afrika	21,107,626	17,847,188
Amerika	361,231,323	387,677,602
Asien	9,651,957	12,151,869
zusammen:	971,359,214	1,026,032,988

Die Beziehungen des Mutterlandes zu seinen Kolonien sind unter den voraufgeführten Zahlen einbegriffen. Für sich betrachtet stellen dieselben im Jahre 1859 folgende Werthe dar:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
	Real.	Real.
Kuba	156,729,438	234,376,350
Portorico	7,916,987	8,722,685
Philippinen	23,371,612	10,098,349
zusammen	188,018,037	253,197,384

Was den Schifffahrtsverkehr betrifft, so hatten die sämmtlichen ein- und ausgegangenen Schiffe im Jahre 1857 eine Tragfähigkeit von überhaupt 2,712,614 Tonnen. In 1858 stieg diese Zahl auf 3,295,132 Tonnen; in 1859 ist sie auf 3,161,844 Tonnen zurückgegangen. Nach der Betheiligung der Spanischen und fremden Flagge beim Ein- und Ausgange zergliedert sich die Schifffahrts-Bewegung, wie folgt:

	Eingang:	Ausgang:
	Tonnen.	Tonnen.
1857:		
Nationalschiffe	462,863	491,389
Fremde Schiffe	977,811	780,551
zusammen	1,440,674	1,271,940
1858:		
Nationalschiffe	837,272	555,641
Fremde Schiffe	1,083,028	819,191
zusammen	1,920,300	1,374,832
1859:		
Nationalschiffe	716,318	487,769
Fremde Schiffe	1,079,338	878,421
zusammen	1,795,654	1,366,190

Gesetzgebung.

Definitive Gestattung der Kreditirung fälliger Einfuhrzollbeträge in Oesterreich[1]).

(Verordnungs-Blatt des Finanz-Ministeriums Nr. 4.)

In Folge Allerhöchster Entschließung vom 6. Januar 1862, womit die laut hierortiger Kundmachung vom 20. Mai 1856 versuchsweise eingeführte, später bis Ende Dezember 1861 provisorisch beibehaltene Kreditirung fälliger Einfuhrzoll-Beträge mit einigen Aenderungen der bisherigen Modalitäten definitiv genehmigt wurde, werden folgende Bestimmungen bekannt gemacht:

§. 1.

Zollkredite werden Kaufleuten und Fabrikanten (worunter auch Transports-, Bergwerks- und Agrikulturs-Unternehmer begriffen werden), welche größere Waarenmengen in der Einfuhr zu beziehen pflegen, bei den vom Finanz-Ministerium zur Zollborgung ermächtigten Hauptzollämtern bewilligt.

Diese Ermächtigung haben bisher erhalten die Hauptzollämter: Wien, Linz, Salzburg, Prag, Reichenberg, Zittau, Rumburg, Warnsdorf, Bodenbach, Teplitz, Trautenau, Brünn, Olmütz, Troppau, Lemberg, Krakau, Pesth, Kronstadt, Semlin, Fiume, Graz, Klagenfurt, Laibach, Triest, Innsbruck, Trient, Venedig (Dogana Salute), Verona und Mantua.

§. 2.

Die Zollborgung erstreckt sich nur auf die zu bezahlenden Einfuhrzölle mit Einschluß der Lizenzgebühren und der allgemeinen Verzehrungssteuer-Zuschläge. Ausgeschlossen von der Borgung bleiben die Aus- und Durchfuhrzölle, die Nebengebühren und diejenigen Verzehrungssteuer-Beträge, welche bei der Einfuhr in geschlossene Städte zu entrichten sind.

Dieselbe wird unverzinslich auf drei oder sechs Monate und in der Art ertheilt, daß die Einfuhrzölle für die im Laufe eines Monates bezogenen Waaren erst am Ende des dritten oder beziehungsweise sechsten Monates, vom nächsten Monate nach dem Tage des Bezuges an gerechnet, zu bezahlen sind.

Die Uebertragung der Kredite auch in das nächste Verwaltungsjahr ist gestattet; dagegen ist längere Borgung als auf sechs Monate nicht zulässig.

Die Zollborgung ist an folgende Bedingungen (§§. 3—13) geknüpft.

§. 3.

Die Kreditberechtigung, d. i. das Recht, die Zollborgung in Anspruch zu nehmen, darf denjenigen Kaufleuten und Fabrikanten und Kaufleuten nicht bewilligt werden:

a) welche aa) wegen eines aus Gewinnsucht entspringenden Verbrechens, Vergehens oder einer Uebertretung dieser Art, oder bb) wegen Schleichhandels, oder einer schweren Gefällsübertretung schuldig erkannt worden sind, oder, wenn im Falle aa) der Angeklagte nur wegen Unzulänglichkeit der Beweismittel von der Anklage freigesprochen und im Falle bb) die Untersuchung nur aus Abgang rechtlicher Beweise aufgehoben wurde;

b) über deren Vermögen ein Konkurs eröffnet worden (sofern der Kridatar in der Konkursverhandlung von der ihm angeschuldeten strafbaren Handlung nicht losgesprochen und schuldlos erkannt wurde), oder gegen deren Solidität und Zahlungsunfähigkeit sonst etwas Nachtheiliges bekannt ist;

c) welche bei dem Amte, wo ihnen der Kredit zu ertheilen ist, in dem nächstvorhergehenden Verwaltungsjahre weniger als Eintausend Gulden Oesterreichischer Währung, an Einfuhrzöllen (sammt Lizenzgebühren und Verzehrungssteuer-Zuschlägen) entrichtet haben.

§. 4.

Die Kreditberechtigung kann für eine bestimmte Periode (Ein oder mehrere Jahre) oder auf unbestimmte Dauer bis zur Aufkündigung ertheilt werden, und es ist im letzteren Falle nicht nothwendig, jedes Jahr um deren Erneuerung einzuschreiten.

Die Bewilligung erlischt sogleich, wenn die Bedingungen aufhören, an welche ihre Ertheilung geknüpft war.

§. 5.

Die Kreditberechtigung wird dort, wo dem Zollamte ein Amtsdirektor vorsteht, vom Amte, sonst von der dem Amte vorgesetzten Finanz-Bezirksbehörde ertheilt.

§. 6.

Es hängt von dem Wunsche des Kreditwerbers ab, daß ihm ein vierteljähriger oder ein halbjähriger Kredit ertheilt werde. Ebenso hängt die Summe, bis auf welche die Kreditberechtigung sich zu erstrecken hat (die Kredithöhe), von dem Wunsche des Kreditwerbers, jedoch mit der Beschränkung ab, daß dieselbe in runden, durch zehn theilbaren Beträgen (Gulden) höchstens mit der Hälfte des Betrages, welchen der Kreditwerber im Vorjahre an Einfuhrzöllen entrichtet hat, und mit nicht mehr als fünfzehntausend Gulden bemessen werden darf.

Die Finanz-Landes-Direktionen werden ermächtigt, über dieses Maximum hinaus, jedoch höchstens bis zu dem Betrage von sechszigtausend Gulden Oesterreichischer Währung, Kredit zu bewilligen.

Die Kreditdauer und die Kredithöhe bleiben für die Dauer der Kreditberechtigung ungeändert.

§. 7.

Die kreditirten Beträge sind stets vollständig sicher zu stellen, und zwar:

a) durch, als Kaution gewidmete und deponirte Oesterreichische Staats-Schuldverschreibungen mit Berechnung des Werthes derselben nach dem Tageskurse, ferner Pfandbriefe der K. K. privilegirten Nationalbank, sowie der Galizisch-ständischen Kreditanstalt, dann Aktien der K. K. privilegirten Nationalbank, mit Berechnung des Werthes dieser drei Gattungen Werthpapiere zu zwei Dritteln des Tageskurses;

b) durch Hypothekar-Kautionen, oder

c) durch Solidarhaftungs-Erklärungen von wenigstens zwei akkreditirten Firmen (Kaufleuten oder Fabrikanten) des Handelskammer-

---

1) Gültig für die im allgemeinen Zollgebiete begriffenen Kronländer.

Bezirkes, die nicht nach §. 3 lit. a. und b. von der Kreditberechtigung ausgeschlossen sind.

Die Sicherstellung muß für die ganze Kreditsperiode oder, wenn ein Kredit auf unbestimmte Zeit angesucht wird, ohne Festsetzung einer Zeit des Erlöschens geleistet werden.

§. 8.

Es steht dem Kreditinhaber frei, von der Kreditberechtigung bis zur ganzen Kredithöhe, oder nur theilweise, auf einmal oder mittelst einzelner Bezüge Gebrauch zu machen, wenn nur der für einen einzelnen Bezug entfallende Einfuhrzoll (sammt Lizenzgebühr und Verzehrungssteuer-Zuschlag) wenigstens den Betrag von funfzig Gulden erreicht, und der aushaftende Gesammtbetrag die Kredithöhe nicht überschreitet.

Einfuhrzölle im Betrage von weniger als 50 Fl., sowie Theilbeträge, durch welche die Kredithöhe überschritten wird, sind baar zu bezahlen. Dasselbe hat hinsichtlich der von der Kreditirung ausgeschlossenen Zölle, Nebengebühren u. s. w. (§. 2) zu geschehen.

§. 9.

Die kreditirten Gebühren behalten den Charakter und die Eigenschaft einer landesfürstlichen Abgabe.

Auch die gesetzliche Anordnung, daß die Zölle (mit Ausschluß der Lizenzgebühren und Verzehrungssteuer-Zuschläge) in Silber mit Ausschluß jedes Papiergeldes zu zahlen sind, hat auf dieselben Anwendung.

Ueber diejenigen Waaren, für welche der Eingangszoll kreditirt werden soll, hat der Kreditberechtigte außer der gewöhnlichen Erklärung ein schriftliches, gleich der Erklärung der Stempelpflicht nicht unterliegendes Anerkenntniß, daß ihm die Waarenpost, welche der Kollienzahl, Gattung und Menge nach, und zwar mit den Benennungen und Maaßstäben des Zolltarifs anzugeben ist, ohne Zollentrichtung verabfolgt wurde, zu überreichen.

Dieses Anerkenntniß muß von einem Firmaführer oder, in dessen Vertretung, von einem durch eine besondere, bei dem Zollamte aufzubewahrende Urkunde hierzu Bevollmächtigten eigenhändig gefertigt sein.

§. 10.

Wird der kreditirte Betrag nicht vor Ablauf der festgesetzten Frist eingezahlt, so hat der Kreditinhaber nicht nur die etwaigen Kosten der Hereinbringung des kreditirten Betrages, sondern auch die fünfprozentigen Verzugszinsen zu vergüten.

§. 11.

Die Kreditberechtigung erlischt durch den Ablauf der Periode, für welche, und durch das Aufhören oder die Verzichtleistung der Firma, welcher sie ertheilt worden ist.

Sie wird übrigens von Amtswegen entzogen:

a) wenn gegen den Kreditinhaber einer der unter §. 3 lit. a. erwähnten Umstände eintritt, welche ihn von der Bewilligung des Kredits ausgeschlossen hätten,
b) wenn der Kreditinhaber in Konkurs verfällt, oder seine Zahlungen einstellt, oder suspendirt,
c) wenn der kreditirte Betrag nicht rechtzeitig eingezahlt wird.

In diesen drei Fällen sind überdies alle aushaftenden kreditirten Beträge, ohne Rücksicht auf deren Verfallzeit, längstens binnen drei Tagen, von dem Tage angefangen, an welchem die amtliche Verständigung über die Einziehung des Kredits gerichtlich oder außergerichtlich erfolgte, an das Amt, bei welchem der Kredit ertheilt wurde, baar einzuzahlen.

§. 12.

Die Kreditberechtigung wird suspendirt, d. h. neue Beträge werden bis zum Wegfallen der Ursache der Suspension nicht kreditirt:

a) wenn gegen einen oder mehrere der Mitschuldner einer der im §. 3 erwähnten, ihre Vertrauenswürdigkeit erschütternden Fälle vorkommt, oder wenn der Werth der inliegenden Kaution sich dergestalt vermindert, daß die bereits kreditirten Summen nicht mehr gedeckt erscheinen.

   Die Suspension dauert bis zu der Beibringung neuer, hinreichende Sicherheit gewährender Mitschuldner, der Ergänzung oder dem Umtausche der Kaution.

b) Wenn gegen den Kautionsinhaber wegen einer der im §. 3 lit. a. erwähnten strafbaren Handlungen, welche ihn von der Bewilligung des Kredits ausgeschlossen hätten, die Untersuchung eingeleitet wird.

   Die Suspension dauert bis zum Ausgange der Untersuchung, wo dann entweder nach §. 11 lit. a) die Kreditentziehung erfolgt, oder im entgegengesetzten Falle die Kreditberechtigung wieder volle Wirksamkeit erhält.

§. 13.

Die Rekurse gegen die Entscheidungen des Amtes oder beziehungsweise der Finanz-Bezirksbehörde gehen an die Finanz-Landesbehörde.

Die Rekurse gegen Kreditentziehungen und Suspendirungen haben keine aufschiebende Wirkung.

Gegen zwei gleichlautende Erkenntnisse findet ein weiterer Rekurs nicht statt.

Die Behörden und Aemter sind nicht verpflichtet, die Gründe anzugeben, welche sie zur Nichtbewilligung, Entziehung oder Suspension des Kredits bestimmen.

§. 14.

Dem Finanz-Ministerium bleibt vorbehalten, im Falle eines sich herausstellenden Bedürfnisses auch noch andere als die im §. 2 genannten Hauptzollämter zur Zollborgung zu ermächtigen.

§. 15.

Die bestehenden Vorschriften über den Zollkredit der Raffineure ausländischen Zuckermehles werden durch die gegenwärtigen Bestimmungen nicht berührt.

Formulare zu Hypothekar-Kautions, Widmungs- und Solidarhaftungs-Erklärungen über die kreditirten einzelnen Beträge und zu schriftlichen Anerkenntnissen wurden bereits mit der eingangserwähnten Kundmachung vom 20. Mai 1856 bekannt gegeben.

Wien, den 15. Jänner 1862.

Statistik.

Verzeichniß der Runkelrübenzucker-Fabriken in Rußland im Jahre 1861.

Gouvernements, in denen die Fabriken sich befinden.	Anzahl der Fabriken				Quantität der verarbeiteten Runkelrüben, nach der Norm der Apparate.
	mit Dampf.	mit Feuer	Summa.	Hierunter still-stehende.	Berkowetz.
Kijew	65	17	82	5	2,096,917
Tschernigow	13	56	69	2	407,548
Tula	8	32	40	1	183,913
Charkow	18	14	32	1	230,983
Podolien	27	7	34	.	549,394
Kursk	6	22	28	1	186,966
Poltawa	4	20	24	2	121,115
Orloff	5	14	19	3	168,688
Woronesch	7	8	15	1	100,416
Kaluga	3	9	12	2	51,406
Tamboff	7	11	18	5	86,617
Pensa	4	8	12	.	25,385
Mohiloff	2	6	8	.	31,077
Wolhynien	4	3	7	.	101,800
Minsk	.	9	9	2	32,665
Räsanj	2	5	7	.	16,193
Smolensk	.	1	1	.	2,940
Nischegorod	.	3	3	2	351
Saratoff	.	2	2	.	10,500
Twer	.	1	1	1	.
Cherson	.	1	1	.	.
Grodno	.	1	1	.	91
Bessarabien	1	.	1	.	720
Moskau	1	.	1	.	1,100
Summa	177	250	427	28	4,406,785

Handel und Schifffahrt Karlskronas im Jahre 1861 [1]).

Nach dem Berichte des Preußischen Konsulats in Karlskrona hat sich der Schifffahrtsverkehr des dortigen Hafens im verflossenen Jahre, wie nachstehend, gestaltet:

Nationalität der Schiffe:	Angekommen Schiffe	Angekommen Lasten	Abgegangen Schiffe	Abgegangen Lasten
Preußische	3	257	3	257
Schwedische und Norwegische	63	4193	68	3861
Britische	6	883	6	883
Holländische	2	154	2	154
Dänische	1	184	1	184
Hannoversche	1	66	1	66
Mecklenburgische	1	124	1	124
	77	5861	82	5529

Die Einfuhr bestand aus folgenden Hauptartikeln:

Eichenholz	Werth	15,030	Pr. Rthlr.,
Spieren	„	1,200	„
Hanf	„	16,624	„
Roggen	„	65,598	„
Salz	„	12,770	„
Soda	„	2,512	„
Kaffee	„	6,535	„
Tabak	„	3,610	„
Steinkohlen	„	17,197	„
Wein	„	23,064	„
Eisenrohr	„	6,150	„
Theer	„	1,800	„
Häute	„	8,682	„
	zusammen für	180,772	Pr. Rthlr.

Ausgeführt wurden im Jahre 1861 hauptsächlich:

Bretter und Planken	Werth	19,146	Pr. Rthlr.,
Latten	„	2,232	„
Balken	„	2,358	„
Theer und Pech	„	2,350	„
Knochen	„	2,700	„
Hafer	„	4,238	„
	zusammen für	33,024	Pr. Rthlr.

Preußen war bei der Ausfuhr nicht, bei der Einfuhr dagegen mit 20,039 Kbf. Eichenholz, 66 Ctr. Hanf und 16,365 Scheffel Roggen betheiligt.

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. H. A. 1861 I. S. 209.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Leer für 1861 [1]).

Im verflossenen Jahre haben 14 Preußische Schiffe unseren Hafen besucht, darunter 1 mit Thran von Bergen, die übrigen mit Roggen, Flachs und Rappsaat von den Ostseehäfen. Sämmtliche Kapitaine haben unseren Hafen befriedigt verlassen und keiner derselben hat sich zu Beschwerden über hiesige Verhältnisse oder Abgaben veranlaßt gesehen, nur fanden sie alle den auf unserem Strome geltenden Lootsentarif zu hoch, und indem ich diese Klage als begründet anerkennen muß, kann ich nur die Hoffnung aussprechen, daß die Beschwerden der einheimischen Schiffer die Hannoversche Regierung zu einer entsprechenden Ermäßigung veranlassen werden.

Die nachstehende Uebersicht wird den gesammten See- und Flußschifffahrtsverkehr Leers im Jahre 1861 näher veranschaulichen:

I. Seeverkehr.

A. Eingegangen sind:

	beladen Schiffe	beladen Lasten	in Ballast Schiffe	in Ballast Lasten
Bremische	1	26½	—	—
Britische	12	562	6	103¾
Dänische	14	751	2	45
Französische	1	40	—	—
Hannoversche	428	15,724½	43	1092½
Niederländische	95	2,733½	56	1196½
Oldenburgische	23	606	7	121
Preußische	14	1,005	—	—

zusammen..... 702 Schiffe von 24,006¾ Normallasten, worunter 25 Dampfer von 2913 Normallasten.

[1]) Den vorjährigen Bericht s. H. A. 1861 I. S. 177.

B. Ausgegangen sind:

	beladen		in Ballast	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
Bremische	1	26⅛	—	—
Britische	12	260⅞	7	476½
Dänische	5	150½	11	645½
Französische	1	40	—	—
Hannoversche	156	5784⅜	304	10,633⅞
Niederländische	105	2379¾	44	1,412⅜
Oldenburgische	8	141	20	472⅞
Preußische	10	728	4	277

zusammen..... 688 Schiffe von 23,428 Normallasten,
worunter
25 Dampfer von 2913 Normallasten.

II. Flußverkehr.

A. Eingegangen sind:

	beladen		unbeladen	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
Hannoversche	3759	20,791	375	3237½
Niederländische	—	—	2	23
Oldenburgische	509	2,596¾	220	1747¼

zusammen..... 4865 Schiffe von 28,395½ Normallasten,
worunter
111 Fahrten des hiesigen Dampfers.

B. Ausgegangen sind:

	beladen		unbeladen	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
Hannoversche	1630	13,722¼	2515	10,348¼
Niederländische	2	23	—	—
Oldenburgische	441	3,328¼	288	1,015¾

zusammen..... 4876 Schiffe von 28,438 Normallasten,
worunter
111 Fahrten des hiesigen Dampfers.

Die Vergleichung dieses Verkehrs mit dem der früheren Jahre ergiebt folgendes Resultat:

		Seeschiffe		Flußschiffe (beladen und unbeladen)	
		Zahl	Lasten	Zahl	Lasten
1861:	Eingang	702	24,006½	4865	28,395½
	Ausgang	688	23,428⅜	4876	28,438
1860:	Eingang	805	25,075¾	2851	19,146⅜
	Ausgang	754	25,645⅞	2954	21,093¾
1859:	Eingang	582	20,400⅞	2680	18,900¾
	Ausgang	551	19,093⅝	2679	18,906
1858:	Eingang	526	21,066	2494	17,239
	Ausgang	538	21,516	2494	17,239
1857:	Eingang	452	17,422	—	—

Auch das verflossene Jahr hat wiederum den Beweis geliefert, daß es schwer, ja nahezu unmöglich ist, hier einen eigenen größeren transatlantischen Verkehr zur Versorgung des Binnenlandes, und zwar sowohl der Konsumtion mit Produkten, als der Fabriken mit Rohstoffen, zu etabliren. So günstig Leer auch an der Eisenbahn und an seinem Flusse, der den Zugang von 14 bis 15 Fuß tiefgehenden Schiffen bis hart an die Löschungsquais der Eisenbahn gestattet, belegen ist, so muß man sich doch keinen Illusionen hingeben und nicht verkennen, daß, wie die Verhältnisse liegen, die Stadt für jetzt nur Aussicht hat, als Speditionsplatz allmälig von größerer Bedeutung für Deutschland oder eigentlich nur für Preußen zu werden.

In dieser Geschäftsbranche ist denn auch seit Eröffnung der Eisenbahn eine erfreuliche Zunahme zu konstatiren und unsere Kaufmannschaft hat, in der richtigen Erkenntniß, daß durch den Speditionsverkehr der Eigenhandel am leichtesten zu entstehen vermag, sich keine Mühe verdrießen lassen, demselben größeren Aufschwung zu geben. Freilich sind die entgegenstehenden Hindernisse zum Theil gar nicht, zum Theil äußerst schwer zu bewältigen, denn, wie die Lage Ostfrieslands — auf der einen Seite die Hansestädte, auf der anderen die Holländischen Häfen — jene Konkurrenten schon in Bielefeld, diese in oder zum Theil schon vor Dortmund treffen läßt, so stehen dieser Konkurrenz noch die Vorzüge langjähriger Verbindungen und Gewohnheiten, Dampfbootlinien nach der ganzen Welt u. dgl. m. helfend zur Seite und deshalb ist es unserem kleinen aufstrebenden Orte so schwer, einen Theil dieser Waarenzüge an sich zu ziehen und festzuhalten; — jeder Pfennig an Kosten — es sei in Gestalt von Hafen- oder anderen Schifffahrts-Abgaben, Lootsengeldern oder Eisenbahnfrachten — fällt dabei schwer in die Wagschale und die Vertreter unserer Kaufmannschaft lassen daher auch keine Gelegenheit vorüber gehen, auf die Ermäßigung derselben bei der Hannoverschen Regierung nach Kräften einzuwirken. Diese hat denn auch schon auf manche Beschwerde Abhülfe geschaffen und ist es hauptsächlich jetzt der Eisenbahnfracht-Tarif, der noch viel zu wünschen übrig läßt. Besonders erfreulich für diesen Verkehr ist die Vollendung und nahe bevorstehende Eröffnung der Dock-Anlage nebst freier Niederlage, und wenn wir seither vor unseren außerzollvereinsländischen Konkurrenten nur den Vortheil voraushatten, daß hier im Landungshafen alle Zollformalitäten erledigt und die Waaren in den freien Verkehr abgelassen werden konnten, so haben wir jetzt durch diese Niederlage auch das Ausland zur Seite, wodurch der inländische Handels- und Fabrikstand befähigt wird, seine Spekulationsbeziehungen von nah und fern hier niederzulegen und später ganz nach Gefallen darüber zu verfügen.

In dem verflossenen Jahre bestanden die Hauptspeditionszüge über hier: in Beziehungen aus England für die Fabriken Westphalens[1]), dann in großen Getreide-Importationen aus den Preußischen Ostseehäfen für Westphalen und Rheinland, und endlich in der Ausfuhr von Produkten der Industrie dieser beiden Provinzen nach der Ostsee. Mit einigen Kohlen-Extrazügen hat man auch im verflossenen Jahre den Anfang gemacht, da indeß der hiesige Konsum von diesem Brennmaterial verhältnißmäßig gering ist, so sind wir mit dem Absatz fast ausschließlich auf das überseeische Ausland angewiesen, — dort aber ist man von der Güte und Preiswürdigkeit der Westphälischen Kohlen noch nicht überzeugt und wenn die Zechen sich nicht entschließen, Probesendungen für eigene Rechnung hinauszumachen, um erst die Bahn zu brechen, wird es schwer halten, einen geregelten und bedeutenden Absatz zu erzielen.

Bei den Getreidebeziehungen im Sommer, die fast alle erhitzt von der Ostsee hier eintrafen und dadurch mehrere Prozente Uebermaaß lieferten, haben die Empfänger in Westphalen sich oft bitter darüber beklagt, daß sie nach Maßgabe der Frachtkontrakte auch für dieses Uebermaaß, also für die außer Kondition ankommenden Ladungen eine höhere Fracht als für die guten Ladungen haben zahlen müssen. Die Vertreter der hiesigen Kauf-

---

[1]) Dieselben wurden durch den eisernen Schraubendampfer „Ems", Kapitain T. J. Schoon, vermittelt, welcher die nachbezeichneten Güter im Laufe des Jahres 1861 auf 22 Reisen von Hull hier eingeführt hat: 980 Ballen und 925 Fässer Twist, enthaltend 129,696 Kubf.; 36,140 Pfd. Manufakturen; 28,545 Pfd. Wollengarn; 191,282 Pfd. Leinengarn; 349,846 Pfd. rohe Baumwolle; 665,852 Pfd. Lein- und Spermöl; 46,628 Pfd. Syrup; 21,012 Pfd. Guano; 424,256 Pfd. Eisen und Eisenblech; 112,684 Pfd. Eisenwaaren, Gasröhren rc.; 720,290 Pfd. Maschinentheile; 422,862 Pfd. Stahl; 23,962 Pfd. Farbewaaren; 10,268 Pfd; Fett und Talg; 64,272 Pfd. Thee; 18,140 Pfd. Leinen und Segeltuch; 8942 Pfd. Hornspitzen; 203,940 Pfd. Roheisen rc.

mannschaft haben sich deshalb um Abhülfe an die Handelsvorstände von Stettin, Königsberg, Danzig und Memel gewendet, aber solche bis jetzt nicht erreicht, obwohl auch dort die Billigkeit einer solchen Maßregel überall anerkannt wird. Unter solchen Umständen möchte es empfehlenswerth sein, wenn die Schiffsmakler in den Preußischen Ostseehäfen veranlaßt würden, in ihre Befrachtungs-Kontrakte die Klausel aufzunehmen: „wenn Getreideladungen erhitzt ankommen, ist das eingenommene Maaß für die Frachtzahlung maßgebend."

Neben der Spedition besteht der Hauptverkehr unseres Platzes in dem Vertriebe von Kolonialwaaren u. dgl. in unsere eigene Provinz Ostfriesland und in den Landdrosteibezirk Osnabrück, sowie in dem Absatze von Ostfrieslands reichen Produkten des Ackerbaues und der Viehzucht. Erstere Geschäftsbranche ist ziemlich auf derselben Höhe geblieben; direkte transatlantische Importationen sind nicht gemacht und hat man sich auf indirekte Beziehungen von England, Holland und den Hansestädten beschränkt, welche anscheinend mit entsprechendem Nutzen abgesetzt worden sind. Die zur Anbahnung eines direkten transatlantischen Verkehrs hier vor einigen Jahren ins Leben gerufene Kommanditgesellschaft unter der Firma „Seehandlung" hat fast nur verlustbringende Geschäfte gemacht und wird ihre schon beinahe beendete Liquidation wohl damit schließen, daß der Einschuß der Theilhaber, 30 pCt. des gezeichneten Kapitals, als verloren zu betrachten ist.

Der Handel in den eigenen Produkten, zunächst des Ackerbaues, konnte eine große Ausdehnung nicht gewinnen, denn was über den Ertrag der Ernte des Jahres 1860 geurtheilt worden, läßt sich ebenfalls auf das Ergebniß derjenigen im Jahre 1861 in Anwendung bringen. Durch übermäßig vielen Regen hatten die Felder, namentlich in den Niederungen unserer Provinz, zeitweilig von Ueberschwemmungen zu leiden, und obgleich die höher liegenden Sandgegenden damit weniger zu kämpfen hatten, so darf man doch annehmen, daß durch die große Nässe und durch die kalte Witterung auch dort nachtheilige Wirkungen hervorgerufen wurden.

Man schätzt daher das letztjährige Ernteresultat auf 50 pCt. von Weizen, Roggen, Rappsaat und Bohnen, auf 66 pCt. von Gerste, Hafer und Buchweizen, aber auf nur 20 pCt. von Kartoffeln — verglichen mit einer guten Durchschnitts-Ernte. Hieraus erhellt zur Genüge, daß die Exportfähigkeit unserer Provinz nur eine äußerst beschränkte sein konnte.

Die Butterproduktion litt ebenfalls unter der Ungunst der Witterungsverhältnisse und Vieh- und Pferdezucht laboriren noch heute daran, daß die Heu-Ernte in äußerst schlechter Beschaffenheit eingebracht wurde; übrigens waren die Vieh- und Pferdemärkte sehr belebt und die dieselben von nah und fern besuchenden Käufer legten zum Theil hohe Preise an.

Die Rhedereien unserer Provinz haben ein besonders günstiges Resultat auch im verflossenen Jahre nicht erzielt; am besten haben noch die kleineren Schiffe, die in der Nord- und Ostsee ihre Hauptverwendung finden, gefahren, vorzüglich in der zweiten Hälfte des Jahres, wo die großen Getreideversendungen der Ostsee ihnen lohnende Beschäftigung boten. Dagegen sind die in der transatlantischen Fahrt verwendet gewesenen Schiffe nicht vom Glücke begünstigt worden und nach eingezogenen Erkundigungen sollen, mit wenigen Ausnahmen, die verdienten Frachten kaum ausgereicht haben, die eigenen Betriebskosten zu decken. Vor allen unglücklich waren wiederum die Schiffe der hier domizilirten Ostfriesisch-Westphälischen Rhedereigesellschaft, und soweit sich deren Verhältnisse jetzt überschauen lassen, wird wohl nichts Anderes übrig bleiben, als zur Liquidation zu schreiten, so bedauerlich dieses auch für den hiesigen Platz und so nachtheilig es für die Aktionaire sein wird, von denen nicht Wenige sich in Westphalen befinden.

Die eigenen, sowie die hier vertretenen See-Assekuranz-Kompagnien hatten bis zum Schlusse des Monats Oktober sehr einträgliche Geschäfte gemacht; als aber im November die entsetzlichen, fast unaufhörlichen Stürme unsere in der Ost- und Nordsee befindlichen Schiffe beinahe decimirten, erlitten sie schwere Verluste, daß sie sämmtlich mit einem Defizit schließen und eine nicht unerhebliche Zubuße von ihren Aktionairen einfordern müssen. — Dieses, sich schon seit einigen Jahren wiederholende, unglückliche Resultat hat denn auch zur Folge gehabt, daß sämmtliche Ostfriesischen Kompagnien sich zu einer entsprechenden Prämienerhöhung für Versicherungen auf Casco vereinigt haben.

Die industriellen Etablissements in unserer Stadt haben sich gegen die Vorjahre nicht vermehrt und es ist auch nicht zu erwarten, daß solche je von irgend einiger Bedeutung werden; — außer einigen durch Wind getriebenen Korn- und Holzmühlen bestehen sie in

einer Eisengießerei, mit Schottischem Roheisen arbeitend,
zwei Dampfschneidemühlen, die Norwegisches Holz bis in Westphalen hinein versenden,
einer Zuckersiederei, die hauptsächlich Candis für den Provinzialkonsum fabrizirt,
einer Dampföl- und Kornmühle, für den Platzbedarf arbeitend.

Eine Cichorienfabrik, die indeß von keiner Bedeutung war, ist kürzlich abgebraunt.

Die aus städtischen Mitteln errichtete Gasanstalt, seit ungefähr Jahresfrist in Betrieb, erfreut sich eines guten Fortganges, und wenngleich die Anlagekosten ein großes Kapital in Anspruch genommen, auch der Gaskonsum noch gering ist, so glaubt man doch auf eine reichliche Verzinsung mit Sicherheit rechnen zu dürfen; — der Preis ist gegenwärtig 2⅓ Rthlr. pro 1000 Kbf.

Wenn ich hiermit meine speziellen Bemerkungen über die hiesigen Verhältnisse schließe, so glaube ich im Allgemeinen noch hinzufügen zu dürfen, daß die Wohlhabenheit in unserer Stadt sich allmälig steigert und kein Bewohner, der arbeiten will und kann, der Armenpflege zur Last zu fallen braucht. Es herrscht daher auch eine gute Stimmung, gehoben durch die Zuversicht auf einen ferneren Aufschwung des Handels und Schifffahrtsverkehrs und man zweifelt nicht, daß die Hannoversche Regierung bereitwillig Alles thun wird, was zur Hebung der Stadt beitragen kann. Hierzu zählt man vor Allem die Einmündung der von Harlingen und Leeuwarden über Groningen projektirten Holländischen Eisenbahn in die Hannoversche Westbahn bei unserer Stadt; — man legt darauf um so größeren Werth, als voraussichtlich eine Fortsetzung des Baues von hier über Oldenburg auf Bremen die unmittelbare Folge davon sein wird und diese neuen Verkehrswege auch in hiesiger Stadt erhöhte Handels- und Schifffahrtsbewegung hervorrufen müssen. — Sonstige Wünsche für besondere Begünstigungen oder Bevorzugungen seitens des Staats hegt man hier, so viel mir bekannt ist, nicht; — man sieht, gestützt auf die glückliche natürliche Lage der Stadt und die Betriebsamkeit ihrer Bewohner, der Zukunft ruhig entgegen, man hofft nur, daß uns der Zollverein erhalten bleibe und daß die Deutschen Regierungen den Beschlüssen des im vorigen Jahr in Heidelberg getagt habenden Handelstages Rechnung tragen und manche derselben, besonders jene über Maaße, Gewichte und Münzen bald ins Leben führen werden.

Leer, 22. Januar 1862.

Hamburgs Handel und Schifffahrt im Jahre 1860.[1])

Die gesunde Lage der kommerziellen Verhältnisse, die befriedigenden Ernten auf dem Europäischen Kontinent und die großen Vortheile, welche dem internationalen Verkehr durch die Anbahnung eines liberalen Zoll-Systems in Frankreich auf dem Wege des Englisch-Französischen Handels-

[1]) Nach dem Jahresbericht des Königl. Preuß. General-Konsulats zu Hamburg.

Vertrages, durch die Zurückführung des Britischen Zolltarifs auf 26 Positionen mit Aufhebung aller Zölle auf Manufakte, und durch die Ausdehnung eines einzigen Zollgebietes über den größten Theil von Italien zu Theil wurden, wären wohl geeignet gewesen, dem Welthandel im Jahre 1860 einen außerordentlichen Aufschwung zu verleihen, wenn nicht die Unsicherheit der politischen Zustände, die allerwärts sichtbaren Rüstungen für den Kriegsfall und schließlich die Verfassungs-Krisis in den Vereinigten Staaten von Amerika einen beständigen Druck auf die Geschäftsthätigkeit ausgeübt und den Unternehmungsgeist fortdauernd in Fesseln gehalten hätten.

Hamburgs Handel wurde naturgemäß von diesen Einflüssen in Mitleidenschaft gezogen. Zu größeren Spekulationen und weiteraussehenden Unternehmungen war keine Aufmunterung geboten. Die Schutzlosigkeit des Deutschen Handels zur See trug fortdauernd dazu bei, eine gedeihliche Entwickelung des Rhedereigeschäfts zurückzuhalten.

Dessenungeachtet weisen die tabellarischen Uebersichten des handelsstatistischen Büreaus über den Hamburgischen Handel im Jahre 1860 im Gesammt-Resultat einen wesentlich größeren Handels- und Schifffahrts-Verkehr als im vorhergehenden Jahre nach.

Das Waaren-Geschäft am Platze bewegte sich im Allgemeinen in ruhigem Geleise, genoß aber den Vortheil eines regelmäßig guten Abzuges für den Konsum, welcher sich der Importation vollkommen gewachsen zeigte, so daß zu Ende des Jahres ungewöhnlich kleine Vorräthe übrig blieben.

Die Kommissions- und Speditions-, Assekuranz- und Bank-Geschäfte haben wohl im Allgemeinen eine mäßige Ausdehnung gewonnen.

Der Wechsel-Verkehr wird nach Maßgabe der gestempelten 295,655 Wechsel (über 100 Mark Banko Betrag) auf eine approximative Summe von 588 Millionen Mark Banko ca. 40 Millionen größer als im Vorjahr, aber um resp. ca. 61,269 und 405 Millionen geringer als in den Jahren 1855, 1856 und 1857 berechnet.

Nach den Jahresberichten der beiden hiesigen Privatbanken pro 1860 hat sich der Gesammt-Umsatz bei der Norddeutschen Bank auf ca. 1719 Millionen und bei der Vereinsbank auf ca. 1653 Mill. Mark Banko gestellt und sind durch die Hände der ersteren ca. 115, durch die der letzteren ca. 135 Mill. Mark Banko in hier zahlbaren, größtentheils in Diskonto genommenen Wechsel gegangen.

Ueber die Abwickelung der aus der Krisis von 1857 datirenden exceptionellen Institutionen ist zu berichten, daß der Garantie-Diskonto-Verein von 1857 am 17. März 1860 seine Schluß-Abrechnung ertheilte, wonach sich der Verlust auf $1\frac{1}{10}$ pCt. von den Einschüssen der Interessenten herausstellte. Unter dem gerichtlichen Administrations-Verfahren nach Maßgabe der Verordnung vom 2. Dezember 1857 befanden sich zu Anfang des Jahres 1860 noch 46 Firmen, von denen 21 nach Befriedigung der Gläubiger der Administration entschlagen wurden und Eine Masse zum Fallit-Verfahren verwiesen worden ist.

Importation.

Die Total-Einfuhr in

Hamburg

oder vielmehr in den sogenannten Zoll-Distrikt, welcher die innerhalb der Thore und Bäume gelegene eigentliche Stadt mit der Vorstadt St. Georg, sowie den außerhalb der Thore liegenden Theil des Grasbrook umfaßt, und außerdem in nicht genauer Begrenzung auf das Hamburgische Elbe-Gebiet von Altona stromaufwärts erstreckt wird, überstieg zufolge der offiziellen handelsstatistischen Berechnungen diejenige des vorhergehenden Jahres dem Werthe nach um 6,78 pCt., dem Gewichte nach um 12,39 pCt. Dieselbe übertraf in letzterer Beziehung die Resultate aller früheren Jahre, obgleich sie im Werthe noch wesentlich hinter den Ergebnissen der Jahre 1857 und 1856 zurückbleibt, wofür die Erklärung der Hauptsache nach auf dem Umstande beruht, daß die zugeführten Kontanten und edelen Metalle eine bedeutend niedrigere Summe als früher, resp. nur die ungefähre Hälfte des Werthes in jenen beiden Jahren, repräsentiren.

Der Totalwerth stellt sich auf 609,905,710 Mark Banko, gegen

571,180,850 Mark Banko	im Jahre 1859
502,206,800 „ „	„ „ 1858
688,849,300 „ „	„ „ 1857
654,872,080 „ „	„ „ 1856
451,395,894 „ „	im Durchschnitt der 15 Jahre von 1846—1860,

und das Gewicht umfaßte netto 37,822,469 Ctr. metrisch Gewicht, gegen

33,652,039 Ctr.	im Jahre 1859
32,500,550 „	„ „ 1858
36,803,571 „	„ „ 1857
36,817,012 „	„ „ 1856
28,184,214 „	„ Durchschnitt der 15 Jahre von 1846—1860.

Jener Werth vertheilte sich wie folgt auf

Verzehrungs-Gegenstände	mit 149,734,330 M. Bko.
Rohstoffe und Halbfabrikate ..	„ 220,702,740 „ „
Manufaktur-Waaren	„ 52,657,810 „ „
Kunst- u. Industrie-Erzeugnisse	„ 121,534,140 „ „
zusammen an Waaren	544,629,020 M. Bko.
gegen im Jahre 1859	471,472,030 M. Bko.

entsprechend einer Zunahme von 15,52 pCt. und wird nur im Jahre 1857 um einen Betrag von ca. 13 Millionen M. Bko. übertroffen.

In allen vorgenannten Hauptklassen stellte sich die Einfuhr sowohl im Werth als im Gewicht und auch im Durchschnittswerth höher als im Vorjahre. Von Verzehrungsgegenständen sind für ca. 35 Millionen, von Rohstoffen und Halbfabrikaten für ca. 25 Millionen, von Manufakturwaaren für ca. 10 Millionen und von Industrie- und Kunst-Erzeugnissen für ca. 4 Millionen M. Bko. mehr importirt. Der Durchschnittswerth der gesammten Waaren-Importation erhöhte sich von 14 M. Bko. auf 14 M. 6 Sch. Bko. pro Centner.

An Kontanten und edlen Metallen wurden nur

	7,824 Ctr. zum Werth von	65,276,690 M. Bko.
gegen im Jahre 1859	11,531 „ und	99,708,820 „ „

importirt, so daß sich bei vermindertem Durchschnittswerth im Gesammtwerth eine Abnahme um 34,53 pCt. ergiebt.

Als die dem Werthe nach wichtigsten Einfuhrartikel sind, abgesehen von Kontanten und edlen Metallen, folgende hervorzuheben.

Wollen- und Halbwollen-Waaren .	mit 48,055,370 M. Bko.
Baumwollen-Waaren	„ 31,117,190 „ „
Seiden- und Halbseiden-Waaren ..	„ 14,230,330 „ „
div. Manufaktur- u. Mode-Waaren	„ 13,829,760 „ „
Leinen, Halbleinen, Segeltuch	„ 13,101,380 „ „
Wollen- und Halbwollen-Garn ...	„ 29,103,570 „ „
Twist und Baumwollen-Garn	„ 26,066,060 „ „
Baumwolle	„ 18,325,760 „ „
Schaaf- und Lamm-Wolle	„ 13,686,710 „ „
Kaffee	„ 28,340,440 „ „
Schlachtvieh	„ 17,757,290 „ „
Weizen	„ 13,371,060 „ „
Butter	„ 9,279,700 „ „
welche mit ihrem Gesammt-Betrage von	276,264,620 M. Bko.

mehr als die Hälfte des Werthes der oben angeführten Waaren-Importation und zuzüglich der Beträge für Tabak, diverse Rauchwerkfelle, Leinengarn und Zwirn und Kurzwaaren mehr als die Hälfte des Werthes der Gesammt-Einfuhr umfassen.

Von dem Totalgewicht der Importation absorbirten Steinkohlen mehr

als den vierten Theil und zusammen mit Mauersteinen, Bauholz, Torf, Weizen und Thon, Erde und Sand mehr als die Hälfte.

Ueber die Artikel, welche im Vergleich zu dem Jahre 1859 mit den namhaftesten Beträgen auf Vermehrung beziehungsweise Minderung des Totalwerthes oder Totalgewichtes der Waaren-Importation influirten, ist Folgendes zu bemerken.

Von Wollen- und Halbwollen-Garn wurde bei einem um ca. 31 pCt. größerem Gewichtsquantum und einem um ca. 13 pCt. höheren Durchschnittswerth für ca. $9\frac{1}{2}$ Millionen M. Bko. mehr importirt, welcher Betrag zwar überwiegend auf die Herkunft von Großbritannien, zu einem ganz bedeutenden Theil aber auch auf die in den letzten Jahren rasch steigende zollvereinsländische Exportation auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn trifft. Die großen Konsumtions-Artikel Weizen — wovon bei einem um ca. 17 pCt. höheren Durchschnittswerth ca. 77 pCt. — und Schlachtvieh — wovon bei ca. 6 pCt. höherem Durchschnittswerth ca. 52 pCt. mehr angebracht sind — lieferten jeder beinahe 7 Mill. M. Bko. mehr an Werth.

In Baumwolle bei einem um ca. 42 pCt. größeren Quantum und einem ca. 7 pCt. niedrigeren Durchschnittswerth zeigt sich ein Mehr von weit über 4 Mill. M. Bko. und letzteres gilt gleicherweise von Wollen- und Halbwollen-Waaren bei einem um ca. 10 pCt. größeren Quantum und unbedeutend höherem Durchschnittswerth.

Ueber 3 Mill. M. Bko. belaufen sich die Mehrbeträge in Kaffee, wovon die Zufuhr zwar um ein Weniges hinter dem Quantum im Vorjahr zurückblieb, aber der Durchschnittswerth sich um ca. 15 pCt. höher stellte, und in folgenden Artikeln mit größerer Zufuhr: Twist und Baumwollen-Garn bei höherem, Baumwollen-Waaren und trockenen Amerikanischen Häuten bei niedrigerem Durchschnittswerth. Es ergeben sich ferner Mehrbeträge über 2 Mill. M. Bko. bei Butter — diversen Manufaktur- und Mode-Waaren — Gerste — Korn-, Kartoffel- und Rüben-Sprit — und über 1 Mill. M. Bko. bei Thee — Tabak — Roggen — Hopfen — gesalzenem Schweinefleisch — gesalzenen Amerikanischen Häuten — Guano — Olivenöl zum Fabrikgebrauch — weißer Kleesaat — Rapps- und Rübsaat — Seide — Leinengarn und Zwirn — Leinen, Halbleinen und Segeltuch — von welchen Artikeln auch quantitiv mehr eingeführt ist. In spezieller Beziehung auf das Gewicht lieferten Weizen mit über $\frac{3}{4}$ Mill., Gerste mit gegen $\frac{1}{2}$, Bauholz sowie Schlachtvieh mit nahezu $\frac{1}{3}$, Kartoffeln, Steinkohlen, Roh- und Schmelz-Eisen mit gegen $\frac{1}{4}$ Mill. Ctr., demnächst Guano, Baumwolle, Roggen, Mauersteine, Rapps- und Rübsaat, Pflaster- und Kieselsteine die beträchtlichsten Mehr-Quanta.

Unter den Einfuhr-Artikeln, welche mit den größten Minder-Beträgen erscheinen, macht sich vor allen andern Schaf- und Lammwolle bemerklich, wovon die Zufuhr seit dem Jahre 1851 nicht so gering gewesen ist; dieselbe bleibt gegen das Vorjahr im Gewicht um ca. 38 pCt. zurück und ergiebt bei dem um ca. 4 pCt. höheren Durchschnittswerth einen Ausfall von ca. $7\frac{1}{2}$ Mill. M. Bko. Die um mehr als die Hälfte kleinere Importation von Kupfer zeigt ungeachtet des höheren Durchschnittswerthes einen Minderbetrag von gegen 3 Mill. M. Bko. Minderbeträge von mehr als 1 Mill. M. Bko. finden sich ferner bei rohem Südsee-Salpeter, Zink, Kupfer- und Silber-Erz, rohem Zucker, Seiden- und Halbseiden-Waaren, von welchen Artikeln auch quantitativ erheblich weniger angebracht ist. Roher Südsee-Salpeter, Torf und Zink sind die Artikel, welche in Beziehung auf das Gewicht die beträchtlichsten Ausfälle aufweisen.

Von den Haupt-Artikeln der Einfuhr sind diejenigen, von welchen beziehungsweise im Jahre 1860 über die Hälfte mehr als im Vorjahr, und im Jahre 1859 über die Hälfte mehr als im folgenden Jahre importirt wurde, mit den betreffenden Gewichtsmengen wie folgt zu bemerken:

	Im Jahre 1860. Ctr.	Gegen im Jahre 1859. Ctr.
Thee	23,275	10,549
Weizen	1,740,472	984,713
Roggen	463,584	299,167
Gerste	978,735	557,763
Leb. Schlachtvieh u. Fleischwaaren	1,068,693	714,065
Schaafwolle	94,984	153,408
Häute	248,526	156,795
Olivenöl	60,273	23,394
Kleesaat	134,208	80,041
Rapps- u. Rübsaat	278,650	160,160
Leinsaat	32,964	17,560
Div. feine Nutzhölzer	190,926	111,757
Salpeter	76,881	272,166
Schwefel	30,830	62,476
Kupfer- u. Silber-Erz	48,019	94,186
Roh- u. Schmelz-Eisen	512,714	293,150
Kupfer- u. Kupfer-Bleche	30,872	72,828
Eisenbahnschienen	7,604	18,905

Der Herkunft nach umfaßte die Einfuhr von seewärts und von und über Altona-

20,385,211 Ctr. zum Werthe von 324,912,670 M. Bko.,

welche Ziffern nur hinter den entsprechenden der Jahre 1856 und 1857 zurückstehen, und diejenigen land- und flußwärts ein größeres Quantum, als je zuvor, nämlich:

17,437,258 Ctr.

zu dem nur im Jahre 1857 übertroffenen Werthe von

284,993,040 M. Bko.

Die nachfolgende Tabelle giebt eine gedrängte Zusammenstellung der letztjährigen Einfuhr Hamburgs mit derjenigen des Jahres 1859 und des Durchschnitts der 15 Jahre von 1846 bis 1860 nach den Haupt-Richtungen des Verkehrs.

Einfuhr von	1860. Mark Bko.	1859. Mark Bko.	1846—60. Mark Bko.
Australien	—	—	53,893
Asien, exkl. Levante	5,110,650	5,875,980	5,498,222
Afrika, exkl. Nordküste	812,860	1,212,040	1,199,068
Süd-Amerika	20,685,660	22,719,220	20,244,745
West-Indien	15,034,740	13,453,680	11,268,011
Nord-Amerika	16,668,980	14,181,500	9,350,139
transatlantischen Häfen	58,312,890	56,942,420	47,614,078
Großbritannien	164,402,060	144,144,800	129,343,086
Nord-Europa	19,458,410	19,657,480	16,759,575
Süd-Europa und die Levante	17,132,960	15,666,380	15,029,160
seewärts direkt	259,306,320	236,411,080	208,745,849
über Altona	65,606,350	52,599,710	43,499,809
seewärts u. über Altona	324,912,670	289,010,790	252,245,658
Lübeck u. d. Holstein. Eisenb.	12,110,820	15,487,000	11,557,897
dem Binnenlande	272,882,220	266,683,060	187,592,339
Total-Einfuhr	609,905,710	571,180,860	451,395,894

Die transatlantische Zufuhr zeigt hiernach für das Jahr 1860 im Vergleich gegen das Vorjahr eine geringe quantitative Verminderung und an Werth nur eine kleine Zunahme von nicht viel mehr als 1 Mill. M. Bko. Hayti, die Vereinigten Staaten und China kontribuirten hierzu am meisten durch größere Abladungen resp. von Kaffee, rohem Tabak, Mahagoniholz, von Baumwolle, Sohlleder, gesalzenen Wildhäuten, Blauholz, Extrakt, von Thee, rohem Zucker 2c., während Amerikas Westküste, Brasilien und Britisch Ostindien durch verminderte Zufuhren resp. von Kupfer, Kupfer-

und Silber-Erz, rohem Salpeter, die nur theilweise durch die großen Guano-Abladungen aufgewogen wurden, von rohem Zucker und Kaffee, von Baumwolle, Indigo, 2c., am stärksten in entgegengesetzter Richtung influirten.

Der Import von den Häfen Europas und der Levante war an Gewicht nicht viel, an Werth aber um fast fast 22 Mill. M. Bko. größer als im Jahre vorher. Davon kommen allein auf Großbritannien und Irland über 20 Mill., ungeachtet eines Ausfalls von beinahe 8 Mill. M. Bko. an Kontanten, welche Zunahme sich namentlich bei Wollen- und Halbwollen-Garn und dergleichen Waaren, Baumwolle, Twist und Baumwollen-Garn, Baumwollen-Waaren, Leinen-Garn und Zwirn, Seide, Thee, trockenen Amerikanischen Häuten 2c. bemerklich macht.

Die Zuschiffungen von Frankreich brachten einen Mehrwerth von über 1 Mill. M. Bko., hauptsächlich in Kontanten, trockenen Amerikanischen Häuten und Olivenöl bestehend.

Dagegen ist von Norwegen in Folge geringer Kontanten-Sendungen ein Ausfall von fast anderthalb Millionen M. Bko. hervorzuheben.

Von und über Altona sind bei einer ungefähr entsprechenden Gewichts-Zunahme über 13 Mill. M. Bko. an Werth mehr angebracht, welche zum größten Theil auf Verzehrungs-Gegenstände fallen. Weit mehr als ein Drittheil dieser Zunahme trifft auf Kaffee, für welchen Artikel die Speicher der Nachbarstadt — ihrer günstigen Lage und der Ersparung des Hamburger Zolles wegen — sich allmälig zur Haupt-Niederlage für den hiesigen Markt gestalten.

Die Einfuhren land- und flußwärts zeigen ein Mehr von beinahe 3 Mill. Ctr., aber noch nicht 3 Mill. M. Bko. an Werth, indem die angebrachten Kontanten und edlen Metalle einen Ausfall von ca. 23 Mill. M. Bko. ergeben, wovon ca. 18 Mill. auf den Postverkehr kommen. Die Zufuhren von der Ober-Elbe, welche zum größten Theil das obige Mehrgewicht lieferten, weisen über 6 Mill., die mittelst der Berlin-Hamburger Eisenbahn, exkl. von Lübeck, über 14 Mill., die von und über Harburg gegen 4 Mill. M. Bko. mehr, dagegen die von Lübeck um ca. 3 Mill. M. Bko. weniger an Werth auf, als im Jahre zuvor der Fall gewesen ist.

An Manufaktur- und Industrie-Waaren sind

von Großbritannien und Irland	für	51,156,080	M. Bko.
„ anderen Ländern seewärts	„	6,204,110	„
„ und über Altona	„	8,702,120	„
per Berlin-Hamburger Eisenbahn (exkl. Lübeck) ..	„	71,126,560	„
von und über Harburg und Lüneburg	„	24,525,290	„
und außerdem land- und flußwärts	„	12,477,790	„

importirt worden.

Garne sind als Halbfabrikate in den resp. vorstehenden Beträgen nicht eingerechnet; aus deren Gesammtwerth von 68,513,160 M. Bko. fallen auf die Einfuhr von Großbritannien und Irland 49,495,120 M. Bko. und von und über Altona 7,125,200 M. Bko.

Hinsichtlich des Quantums, mit welchem

Preußen und der Zollverein

— den zollvereinsländischen Transit mit berücksichtigt — bei der hiesigen Einfuhr betheiligt war, kommen zunächst die Importen mittelst der Berlin-Hamburger Eisenbahn, soweit solche von Preußischen Stationen derselben abgeladen, von der Ober-Elbe aus Böhmen, Sachsen, Preußen, Anhalt und Hannover, von und über Lüneburg, von und über Harburg, von der Nieder-Elbe, aus Hannover, und seewärts: von den Preußischen Ostseehäfen, von Ostfriesland, von Oldenburg, und von Bremen und der Weser in Betracht.

Nachstehend folgt eine Uebersicht der Einfuhr auf obigen 9 Verkehrswegen nach Gewicht und Werth, in deren Vertheilung auf die 5 Haupt-Klassen der Einfuhr-Artikel und behufs der Vergleichung mit den Resultaten des vorangegangenen Jahres zusammengestellt.

(Hier folgt die Tabelle auf Seite 114 und 115.)

Ausweise dieser Uebersicht ergiebt sich für das Jahr 1860 ein Total von

netto 12,298,783 Ctr. zum Werthe von 183,629,320 M. Bko.

gegen im Jahre

1859 netto 9,611,720 Ctr. = 163,851,000 M. Bko.
1858 „ 8,146,089 „ = 119,284,140 „
1857 „ 10,557,174 „ = 184,874,860 „

Eine durch Spezialisirung der wichtigeren Artikel näher eingehende Uebersicht der aus dem Zollverein und im Transit durch denselben, insbesondere

mittelst der Berlin-Hamburger Eisenbahn,
flußwärts von der Ober-Elbe,
von und über Harburg und Lüneburg,

beziehungsweise auf diesen einzelnen Verkehrswegen und auf denselben zusammen gekommenen Importen findet sich in der folgenden Tabelle:

(Hier folgt die Tabelle auf Seite 116 und 117.)

Die Uebersicht ergiebt das Totalquantum von
netto 7,815,736 Ctr.
und den Totalwerth von

173,899,610 M. Bko. für Waaren,
3,522,900 „ „ Kontanten,
zusammen 177,422,510 M. Bko.

gegen im Jahre

1859 total netto 5,340,591 Ctr.	158,370,440	M. Bko.
resp. exkl. Kontanten	154,314,840	„
1858 total netto 4,232,052 Ctr.	114,485,860	„
resp. exkl. Kontanten	111,259,060	„
1857 total netto 7,026,362 Ctr.	177,121,150	„
resp. exkl. Kontanten	162,087,520	„

Abzüglich des in Betreff der Berlin-Hamburger Eisenbahn und der Ober-Elbe ermittelten Imports von weiterer Herkunft als aus dem Zollverein reduziren sich obige Summen auf

total netto 7,556,707 Ctr. 165,010,210 M. Bko.
resp. exkl. Kontanten 161,665,810 „

gegen im Jahre

1859 total netto 5,203,652 Ctr.	148,793,870	M. Bko.
resp. exkl. Kontanten	144,817,770	„
1858 total netto 4,122,628 Ctr.	108,095,900	„
resp. exkl. Kontanten	105,024,700	„
1857 total netto 6,816,422 Ctr.	157,554,480	„
resp. exkl. Kontanten	152,744,150	„

Von dem Gewichtsquantum absorbirten Bau- und Stabholz allein ein reichliches Fünftheil und zusammen mit Weizen, Gerste, Kalk- und Gypssteinen, Sand-, Mühlen- und Pflastersteinen mehr als die Hälfte.

Von dem Werthbetrage kommt auf Wollen- und Halbwollen-Waaren ein reichliches Sechstheil, auf diverse andere Manufakte, einschließlich Leinen und Leinenwaaren, ein reichliches Fünftheil. Diese Manufakte nebst Schaaf- und Shoddy-Wolle, Weizen und Garnen übersteigen mehr als die Hälfte des Gesammtwerthes.

Zu der Einfuhr von dem Hannoverschen Ufer der Nieder-Elbe ist zu erinnern, daß die von da angebrachten Rohstoffe und Halbfabrikate 3,960,855 Ctr. Bau- und Brenn-Material zum Werth von 1,094,260 M. Bko. gegen 3,857,840 Ctr. und 1,020,010 M. Bko. im Jahre 1859 einschließen.

Seewärts von den Preußischen Ostseehäfen kamen 73 Schiffsladungen

Verkehrswege.	Im Jahre.	Verzehrungsgegenstände.		Rohstoffe und Halbfabrikate.	
		Centner netto.	Mark Banco.	Centner netto.	Mark Banco.
1) Mittelst der Berlin-Hamburger Eisenbahn von Preußischen Stationen derselben	1860	724,607	13,134,530	513,198	28,950,060
	1859	341,737	5,883,630	653,758	84,462,470
2) Flußwärts von der Ober-Elbe (von Böhmen, Sachsen, Anhalt, Preußen und Hannover exkl. Lüneburg)	1860	2,154,094	13,748,140	3,140,603	9,628,770
	1859	911,379	5,614,660	2,269,896	5,774,520
3) von und über Lüneburg	1860	84,942	163,680	119,088	97,390
	1859	80,022	136,400	137,106	111,150
4) von und über Harburg	1860	244,310	5,249,620	229,771	5,439,340
	1859	178,716	4,043,020	207,485	4,502,750
5) Flußwärts vom Hannoverschen Ufer der Nieder-Elbe	1860	55,768	729,440	3,975,111	1,479,040
	1859	42,153	650,060	3,868,608	1,303,820
zusammen land- und flußwärts	1860	3,263,721	33,025,410	7,977,771	45,594,600
	1859	1,554,007	16,327,770	7,136,853	46,154,710
6) von den Preußischen Ostseehäfen	1860	31,476	178,150	44,084	533,390
	1859	43,951	211,610	17,237	195,380
7) von Oldenburg	1860	1,941	21,680	2,892	19,380
	1859	3,822	39,210	2,888	19,000
8) von Ostfriesland	1860	3,304	41,140	30,241	28,200
	1859	2,844	67,980	24,782	32,990
9) von Bremen und der Weser	1860	120,820	1,719,440	184,933	955,890
	1859	75,593	1,634,150	162,279	808,900
zusammen seewärts	1860	157,541	1,960,410	262,150	1,536,860
	1859	126,210	1,952,950	207,186	1,056,270
Total	1860	3,421,262	34,985,820	8,239,921	47,131,460
	1859	1,680,217	18,280,720	7,344,039	47,210,980

von 1168 Kommerzlasten Gehalt, nämlich 41 von Stettin, 16 von Königsberg, 6 von Danzig, 4 von Stralsund, 3 von Stolpemünde, 2 von Saßnitz, 1 von Rügenwalde.

Roher Zink nahm über die Hälfte und mit Zinkblechen und Roggen über neun Zehntel des Werthes dieser Einfuhr weg, welche mit ihrem ganzen Gewicht und Werth der Einfuhr aus dem Zollverein zuzurechnen ist.

Dasselbe ist anzunehmen für die Zufuhren seewärts von Ostfriesland in 80 Ladungen von 814 Kommerzlasten, deren Werth zum größten Theil in groben Eisenwaaren und Butter bestand und größeren Theils auch für die von Oldenburg gekommenen 30 Ladungen von 496 Kommerzlasten, in deren Werth Glaswaaren, Wein und Orseille prävalirten und worunter sich 4 Ladungen von dem Freihafen Brake befanden.

Von den seewärts von Bremen und dem Hannoverschen Weser-Ufer einklarirten 392 Ladungen kann nur ein mäßiger Antheil als Einfuhr vom Zollverein angeschlagen werden.

Außer den vorgenannten neun Verkehrswegen kommt aber behufs der Beurtheilung des Hamburgischen Imports vom Zollverein ferner der Verkehr mit den Fahrposten und Frachtfuhren wesentlich mit in Betracht.

Von dem speziellen Import per Frachtfuhre kann zwar nur ein mäßiger Theil auf die Herkunft aus dem Zollverein gerechnet werden, desto größere Beachtung aber verdienen die mit den Fahrposten angekommenen Kontanten und edlen Metalle; sowie sonstige Sendungen, worunter Gold- und Silber-Waaren, Taschenuhren, Seidenstoffe und andere Manufaktur-Waaren den überwiegend größten Werth-Antheil einnehmen. Das Königlich Preußische Ober-Postamt war bei den hierselbst eingegangenen baaren Geldern, Gold- und Silber-Barren mit der deklarirten Summe von 3,497,792 Rthlr. Preuß. Kour. gegen 7,331,153 Rthlr. Preuß. Kour. im Jahre 1859 betheiligt. Der Totalwerth der mit den Preußischen und Hannoverschen Fahrposten hier angebrachten Sendungen ist auf ca. 26 Mill. M. Bko. anzunehmen.

Nach den hier vorgeführten Grundlagen ist das Quantum und der Werth aller direkt von Preußen und dem Zollverein beziehungsweise auch im Transit durch denselben nach Hamburg gelangten Importen, einschließlich von ca. 26 Mill. M. Bko. für Kontanten und edle Metalle, annähernd auf

ca. 12 Mill. Ctr. netto und
„ 208 „ M. Bko.

zu schätzen. Die indirekten Zufuhren aus dem Zollverein über Bremen, die Niederlande und Belgien via Lübeck, Kiel &c. sind hierbei außer Berechnung gelassen.

Ueber die Importation zu Altona fehlte bei der dort obwaltenden Zollfreiheit eine amtliche Kontrolle.

Die direkte See-Einfuhr wird nach dem Gewichte im Ganzen auf 2,567,970 Ctr. netto berechnet; der Werth wird auf ca. 25 Mill. M. Bko. geschätzt.

Mittelst der Altona-Kieler Eisenbahn wurden im Jahre 1860 zu Altona angebracht

1,389,046 Ctr. Güter aller Art und Vieh, darunter
776,894 „ von Kiel,
282,838 „ „ Rendsburg,
15,367 „ „ Glückstadt,

gegen im Jahre 1859
1,582,038 Ctr. im Ganzen, worunter

Manufakturwaaren und Leinen.		Kunst- und Industrie-Erzeugnisse.		Kontanten und edle Metalle.		Total.	
Centner netto.	Mark Banco.	Centner netto.	Mark Banco.	Centner netto.	Mark Banco.	Centner netto.	Mark Banco.
167,596	52,176,590	172,058	17,963,760	342	2,945,900	1,577,801	115,170,840
157,338	51,799,160	155,148	16,785,300	454	3,388,600	1,308,435	112,319,160
9,439	340,490	109,000	2,481,950	.	.	5,413,136	26,199,350
9,341	343,240	96,110	1,966,700	.	.	3,286,726	13,699,120
34	5,370	4,574	58,080	.	.	208,638	324,520
17	2,670	3,376	45,920	.	.	220,521	296,140
44,151	15,988,720	97,847	8,473,120	82	577,000	616,161	35,727,800
37,647	14,205,060	100,952	8,638,190	109	667,000	524,909	32,056,020
164	8,020	11,802	271,300	.	.	4,042,345	2,487,800
9	450	8,744	269,770	.	.	3,919,514	2,224,100
221,384	68,519,190	394,781	29,248,210	424	3,522,900	11,858,081	179,910,310
204,352	66,350,580	364,330	27,705,880	568	4,055,600	9,260,105	160,594,540
.	.	36	1,560	.	.	75,596	713,100
1	70	33	360	.	.	61,222	407,420
.	.	5,316	29,130	.	.	10,149	70,190
.	40	2,974	32,210	.	.	9,684	90,460
3	480	7,291	52,350	.	.	40,839	122,170
4	470	7,671	56,180	.	.	35,301	157,620
46	7,080	8,319	131,140	.	.	314,118	2,813,550
1,109	48,730	6,427	109,130	.	.	545,408	2,600,960
49	7,560	20,962	214,180	.	.	440,702	3,719,010
1,114	49,360	17,105	197,880	.	.	351,615	3,256,460
221,433	68,526,750	415,748	29,462,390	424	3,522,900	12,298,783	183,629,320
205,466	66,399,940	381,435	27,903,760	568	4,055,600	9,611,720	163,851,000

853,194 Ctr. von Kiel,
280,852 „ „ Rendsburg,
42,115 „ „ Glückstadt.

Die mit der Bestimmung für Altonasche Adressen in den Hamburger Häfen entlöschten, auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn angekommenen, oder sonst durch Hamburg passirten Güter berechneten sich nach den Hamburgischen Ermittelungen in der Einfuhr von

transatlantischen Häfen	auf	1,035,550	M. Bko.
Großbritannien und Irland	„	10,941,240	„
anderen Europäischen Häfen u. d. Levante	„	2,272,530	„
der Berlin-Hamburger Eisenbahn	„	6,407,940	„
der Ober-Elbe	„	1,317,160	„
Lübeck	„	630,420	„
zusammen auf den Werth	von	22,604,840	M. Bko.
gegen im Jahre 1859		20,544,470	M. Bko.

Die auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn für Altonasche Adressen angekommenen Gütern umfaßten:

	im Total: Brutto-Ctr.	resp. davon aus Preußen: Ctr.
Verzehrungs-Gegenstände	102,129	43,722
Rohstoffe und Halbfabrikate	76,097	13,400
Manufaktur- und Industrie-Waaren	24,464	21,280
	202,690	78,402
gegen im Jahre 1859 resp.	215,271	90,689

Die von Altona und dessen Nachbarschaft, sowie über den Altonaer Hafen nach Hamburg eingeführten oder durch Hamburg weitergesandten Güter sind mit einem Werthe von 65,606,350 M. Bko. zu der Hamburgischen Importation gerechnet.

Ueber die Einfuhren der anderen Elbhäfen im Jahre 1860 ist hier Folgendes zu bemerken.

In Harburg sind 1005 beladene Seeschiffe gegen 1080 im Jahre 1859 mit 1,866,310 Ctr. Güter, worunter 34,300 Ctr. (meist Salpeter) von transatlantischen Plätzen angekommen.

Glückstadts Geschäfts- und Speditions-Verkehr war im Jahre 1860 noch wesentlich geringer als im Vorjahr. Die Einfuhr vom Auslande seewärts umfaßte im Ganzen 150,270 Ctr., als deren bedeutendste Artikel hervorzuheben sind: ca.

64,778 Ctr. roher Zucker, größtentheils von Westindien, Kleinigkeiten von Süd-Amerika und England,
2,989 „ Thran, von Grönland,
1,500 „ Robbenfelle, von Grönland,
73,273 „ Steinkohlen, fast ausschließlich von England.

Der in diesem Import nicht einbegriffene Transit-Verkehr umfaßte nicht mehr als ca. 7283 Ctr., wovon ca. 2018 Ctr. wasserwärts ein- und per Eisenbahn weitergingen.

Von der Elmshorn-Glückstadt-Itzehoer Eisenbahn wurden im Ganzen 136,567 Ctr. Güter aller Art und Vieh, worunter 20,450 Ctr. von Altona, abgeliefert.

Cuxhaven hat auch im vorigen Jahre nur den beschränkten Umfang des gewöhnlichen Verkehrs für seinen Konsumtions-Bezirk aufzuweisen.

Artikel	per Berlin-Hamburger Eisenbahn.		von der Ober-Elbe.		von und über Harburg und Lüneburg.		zusammen	
	Netto Centner.	Werth in Mark Banco.	Netto Centner.	Werth in Mark Banco.	Netto Centner.	Werth in Mark Banco.	Netto Centner.	Werth in Mark Banco.
Weizen	63,736	498,510	809,890	6,293,560	21,881	182,150	895,507	6,974,220
Roggen	4,781	23 900	31,796	157,620	6,732	36,230	43,309	217,750
Gerste	83,656	479,000	730,965	4,184,510	744	3,920	815,365	4,667,430
Hafer	242	1,260	12,702	65,310	7,245	35,200	20,189	101,770
andere Getreide und Hülsenfrüchte	29,950	238,750	34,772	232,220	12,246	86,430	76,968	557,400
Weizen- und Roggenmehl	2,485	24,720	13,497	140,160	1,255	12,250	17,237	177,130
Amidam und Kartoffelmehl	872	11,920	6,389	81,850	5,286	96,540	12,547	190,310
Kartoffeln, Runkelrüben, Cichorienwurzeln	11,562	23,970	281,122	374,200	12,434	27,800	305,118	425,970
Hopfen	10,215	1,618,440	686	15,850	1,609	160,430	12,510	1,794,720
Pflaumen und Zwetschen	6,828	91,080	27,406	304,280	346	4,810	34,580	400,170
anderes Backobst	1,268	17,740	8,744	92,650	614	13,320	10,626	123,710
Wein und Champagner	10,202	300,760	4,748	63,300	7,866	362,630	22,811	726,690
Sprit	224,177	3,766,360	50,550	758,470	738	11,280	275,465	4,536,110
andere Spirituosen	5,031	95,460	2,339	32,210	1,091	29,430	8,461	157,100
Bier und Essig	8,368	86,750	628	3,730	956	8,980	9,952	99,460
Schlachtvieh	209,437	4,187,280	.	40	93,863	1,794,360	303,300	5,981,680
Fleisch, gesalzen und geräuchert	664	31,980	.	.	2,190	107,790	2,854	139,770
Butter	14,766	644,150	98	6,530	1,858	98,870	16,722	749,550
Zucker	253	6,190	855	22,000	226	4,390	1,334	32,580
Sirup	3,041	32,560	42,822	295,830	5,193	27,140	51,856	355,530
Tabak und Cigarren	6,454	282,170	33	2,620	15,351	1,441,490	21,838	1,726,280
andere Verzehrungsartikel	26,619	671,580	94,057	421,200	129,528	867,860	250,204	1,960,640
Schaf- und Shuddywolle	90,892	9,962,070	14,581	332,480	3,381	217,990	108,854	10,512,540
Haare und Borsten	7,693	1,042,030	2,043	18,460	4,131	427,170	13,867	1,487,660
Federn und Daunen	6,312	332,120	67	1,950	260	24,230	6,639	358,300
Knochen	26	140	.	.	.	.	26	140
Knochenschwärze	208	1,080	1,406	7,740	428	3,490	2,042	12,310
gebr. Knochenkohle und Schaum	.	.	96,746	178,160	302	580	97,048	178,740
Talg	334	12,040	.	.	25	940	359	12,980
Häute und Felle	3,681	1,035,660	2	60	629	114,970	4,312	1,150,690
Leder	3,036	766,180	61	6,210	2,181	289,910	5,278	1,062,300
Zink und Zinkbleche	226,126	3,009,220	41,580	612,350	632	8,240	268,338	3,629,810
Blei	46	960	28,346	390,150	17,264	247,310	45,656	638,420
Eisen und Stahl	3,671	14,470	1,143	6,480	13,429	124,110	18,243	145,060
Kupfer	1,191	85,690	.	.	137	10,200	1,328	95,890
Graphit	588	1,880	66,474	216,580	520	4,230	67,582	222,690
div. Metalle und Erze	5,575	322,450	2,747	58,460	1,898	74,650	10,220	455,560
Schmalte und Zaffers	2,040	132,120	2,465	146,100	250	14,070	4,755	292,290
div. Farben	7,601	388,530	8,772	109,040	23,287	503,870	39,660	1,001,440
Schwefel-, Salz- und Salpetersäure	139	2,180	6,689	52,510	5,025	15,600	11,853	70,240
Pottasche	964	15,870	4,789	46,330	122	1,960	5,875	64,160
div. Droguerie- und Apothekerwaaren	14,047	1,132,700	14,906	353,209	27,678	487,680	56,631	1,973,580
Sand-, Mühlen- und Pflastersteine	895	3,490	366,550	120,330	36,300	16,330	403,745	140,150
Kalk- und Gipssteine	.	.	389,402	70,370	26,840	4,160	416,242	74,530
Kalk, Gips, Cement	223	460	1,331	2,510	71,102	77,400	72,656	80,370
Mauersteine und Dachpfannen	72	470	13,906	6,930	2,000	670	15,978	8,070
Thon, Erde, Sand	121	470	7,041	3,090	4,136	850	11,298	4,410
Bau- und Stabholz	2,446	6,090	1,617,091	3,191,250	16,807	33,830	1,636,344	3,231,170
Brennholz	.	.	28,605	14,500	300	170	28,905	14,670
Kleesaat	79,986	3,021,380	35,246	1,164,350	12,924	530,530	128,156	4,716,260
Rapp- und Rübsaat	2,461	23,170	107,733	1,069,740	671	6,840	110,865	1,099,750
Lein- und Hanfsaat	558	4,890	256	2,050	1,820	16,000	2,634	22,940
div. Feld- und Gartensaat	8,122	280,030	2,770	30,340	1,133	24,320	12,025	334,690
Oelkuchen	1,690	7,930	187,565	662,100	15,766	63,480	205,021	733,510
Rüböl	1,421	38,380	13,378	407,980	44	1,160	14,843	447,520
Theer und Pech	1,880	32,780	1,224	22,170	651	5,300	3,755	60,250
Flachs, Hanf, Heede	497	15,820	90	2,000	4,534	96,960	5,121	114,780
Lumpen	2,670	32,930	1,636	21,400	1,596	14,760	5,902	69,090
Garne	20,537	5,961,880	.	.	5,184	769,140	25,721	6,731,020
and. Rohstoffe und Halbfabrikate	15,449	1,262,550	73,962	301,400	45,472	1,303,630	134,883	2,867,580
Wollen- und Halbwollenwaaren	64,740	26,933,610	1	180	8,161	3,782,140	72,902	30,715,930

Artikel.	per Berlin-Hamburger Eisenbahn.		von der Ober-Elbe.		von und über Harburg und Lüneburg.		zusammen	
	Netto Centner.	Werth in Mark Banco.	Netto Centner.	Werth in Mark Banco.	Netto Centner.	Werth in Mark Banco.	Netto Centner.	Werth in Mark Banco.
Leinen und Leinenwaaren	38,743	5,230,750	9,420	335,170	12,628	1,161,390	60,791	6,727,310
div. andere Manufakturwaaren	62,136	19,666,220	18	5,140	22,642	10,778,150	84,796	30,449,510
Wachs- und Haartuch, Hüte, Kleidungsstücke	1,977	346,010	.	.	754	272,410	2,781	618,420
feine Holzwaaren und Mobilien	27,026	1,483,100	6,442	262,880	3,109	169,370	36,577	1,915,350
Zündhölzer	6,361	277,830	17,516	359,080	4,867	193,800	28,744	830,710
grobe Holzwaaren und leere Gebinde	511	1,780	2,232	9,290	967	6,820	3,710	17,890
Papier, Pappe und Tapeten	11,831	624,610	15,427	300,740	17,181	688,630	44,439	1,618,980
gedruckte Bücher und Gemälde	7,891	1,484,940	6	950	1,315	450,700	9,212	1,936,590
Hohl- und Tafelglas	21,084	2,660,070	38,378	848,460	2,694	240,150	62,156	3,748,680
Porzellan	6,664	635,190	344	21,020	311	37,840	7,319	694,050
Steinzeug und Thonwaaren	9,547	171,760	9,905	115,300	1,297	24,960	20,749	312,020
Schiefertafeln, Griffel und Schusser	2,296	43,620	3,342	46,230	143	2,130	5,781	91,980
Eisenwaaren	4,956	232,760	3,649	34,940	28,588	1,790,490	37,193	2,058,190
andere Metallwaaren	4,368	878,560	452	12,220	5,206	455,070	10,021	1,345,850
Gold- und Silberwaaren	13	106,020	.	.	5	45,730	18	151,750
Maschinen und Maschinentheile	4,248	231,450	4,948	175,720	1,692	87,940	10,888	495,110
Kurzewaaren und Knöpfe	31,955	4,531,650	479	33,040	6,641	1,064,900	39,075	5,629,590
andere Industrie-Artikel	24,142	3,241,510	5,319	211,160	25,190	2,774,510	54,651	6,227,180
Passagiergut	9,170	1,358,910	561	50,920	3,215	498,160	12,946	1,907,990
Kontanten	342	2,945,900	.	.	82	577,000	424	3,522,900
Total	1,577,801	115,170,840	5,413,136	26,199,350	824,799	36,052,320	7,815,736	177,422,510

Exportation.

Ueber die Ausfuhr von

Hamburg

fehlen bei dem Mangel einer allgemeinen Ausgangs-Kontrolle die früheren werthvollen Ermittelungen des handels-statistischen Büreaus.

Zum Zweck einer annähernden Schätzung des Umfangs der Ausfuhr sind folgende Daten zu berücksichtigen.

Von nachstehenden Artikeln wird Seitens der betreffenden Fachmakler Ausfuhr nebst Verbrauch für Hamburg und Altona angenommen wie folgt:

	im Jahre 1860	gegen im Jahre 1859
Kaffee	ca. 80,300,000 Pfd.	ca. 86,000,000 Pfd.
Reis	„ 29,500,000 „	„ 29,000,000 „
Thee	„ 25,159 ½-Kist.	„ 24,505 ½-Kist.
Baumwolle	„ 98,052 Ballen,	„ 59,018 Ballen.
Harz	„ 74,600 Fässer,	„ 52,000 Fässer.
Zink	„ 249,000 Ctr.	„ 340,000 Ctr.
Zucker	„ 50,000,000 Pfd.	„ 48,250,000 Pfd.
Wildhäute	ca. 525,000 Stck. 10,650 M. Bko.	ca. 327,000 Stck. 7840 M. Bko.

Im Seeschifffahrts-Verkehr wurden im Jahre 1860 von Hamburg expedirt

3172 beladene Schiffe, groß 271,199 Kommerzlasten à 6000 Pfd., worunter nach transatlantischen Häfen

471 beladene Schiffe, groß 61,312 Kommerzlasten,

gegen im Jahre 1859

2566 beladene Schiffe, groß 232,515 Kommerzlasten, à 6000 Pfd., worunter nach transatlantischen Häfen

453 beladene Schiffe, groß 58,025 Kommerzlasten.

Nach der Ober-Elbe wurden von Hamburg und Altona expedirt

	im Jahre 1860. Ctr.	gegen im Jahre 1859. Ctr.
Steinkohlen und Cinders	4,402,970	4,622,610
Guano, Steine, Eisen, Schwefel, Getreide ꝛc.	1,061,700	1,072,790
verpackte Stückgüter	1,104,970	840,290
zusammen	6,569,640	6,535,690

Mittelst der Berlin-Hamburger Eisenbahn wurden im Jahre 1860 von hier versandt:

2,917,554 Ctr. Brutto und 682 Stck. Schlachtvieh,
gegen im Jahre 1859 2,747,994 „ „ „ 543 „ „

In Hamburgs Frachtverkehr per Achse sind auspassirt

	im Jahre 1860.	gegen im Jahre 1859.
beladene Frachtwagen	1,989	1,840
andere beladene Fuhrwerke	168,289	147,675

Nach diesen Anhaltspunkten, im Hinblick auf das Verhältniß der Ausfuhr zur Einfuhr, wie es sich innerhalb gewisser Grenzen in früheren Jahren ergeben hat und in Erwägung, daß die Vorräthe in den Haupt-Stapelartikeln zu Ende des Jahres 1860 im Durchschnitt nur sehr mäßig gewesen, dürfte die Ausfuhr des Jahres 1860 in runder Schätzung auf

ca. 24 Mill. Ctr.

und einen Werth von

ca. 560 Mill. M. Bko.

(worunter ca. 60 Mill. M. Bko. für Kontanten und edle Metalle)

gegen im Jahre 1859

ca. 22 Mill. Ctr.

im Werthe von . . . .

ca. 540 Mill. M. Bko.
(inkl. ca. 100 Mill. Kontanten ꝛc.)

anzuschlagen sein, wovon ca. 200 Mill. M. Bko. auf die direkten Verschiffungen von Hamburg seewärts gerechnet werden mögen.

Die wichtigsten Artikel des hiesigen Exports finden sich in den Jahresberichten für 1857 und 1858 [1]) nach den statistischen Ermittelungen aus den 9 Jahren 1848 bis 1856 zusammengestellt und mit näheren Daten über die Länder und Verkehrswege, nach und auf welchen sie vorzugsweise ausgeführt werden, begleitet. Dem Werthe nach waren Wollen- und Halbwollen-Waaren, Baumwollen-Waaren, diverse Manufaktur- und Mode-Waaren, Seiden- und Halbseiden-Waaren, Leinen, Halbleinen und Segeltuch, Twist- und Baumwollen-Garn, Leinen-Garn und Zwirn, Baumwolle, rohe Schaaf- und Lamm-Wolle, Kaffee, roher Zucker, Weizen, Butter, kurze und ähnliche Industrie-Waaren; — dem Gewichte nach Steinkohlen und Cinders, Bauholz, Mauersteine, Roh- und Schmelz-Eisen, roher Zink, Guano, Baumwolle, Twist und Baumwollen-Garn, Weizen, Gerste, Kaffee diejenigen Artikel, welche sich als die bedeutendsten herausgestellt haben.

Hinsichtlich annähernder Schätzung des Quantums, mit welchem

Preußen und der Zollverein

an der Ausfuhr betheiligt waren, sind folgende Anhaltspunkte gegeben.

Ausweise der amtlichen Angaben über den Güter-Verkehr auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Jahre 1860 sind nach Preußen und überhaupt nach jenseits der Preußischen Grenze gelegenen Bestimmungen abgesandt:

		gegen im Jahre 1859.
	Ctr. Brutto.	Ctr.
Verzehrungs-Gegenstände	755,697	782,387
Rohstoffe und Halbfabrikate	1,217,025	1,000,082
Manufaktur- und Industrie-Waaren	182,561	173,699
Silberbarren	16	4
zusammen	2,155,299	1,956,172
und außerdem an Vieh	431 Stck.	337 Stck.

Von jenem Gewichtsquantum nahm Kaffee beinahe ein Fünftheil und zusammen mit Baumwolle, Twist und Baumwollen-Garn und Wollen-Garn mehr als die Hälfte in Anspruch.

Das Bruttogewicht der von Hamburg und Altona auf der Ober-Elbe nach Preußen (und Polen), Anhalt, Hannover (exkl. Harburg und Lüneburg), Sachsen und Böhmen verschifften Güter betrug an

		gegen im Jahre 1859.
	Ctr.	Ctr.
Steinkohlen und Cinders	4,287,440	4,546,280
Guano, Steinen, Eisen, Schwefel, Getreide und anderen unverpackten Gütern	1,030,660	1,041,980
verpackten Stückgütern	1,059,860	797,880
zusammen	6,377,960	6,386,140
davon gingen nach Berlin	1,743,430	1,599,590
" Magdeburg	1,684,810	2,190,860

Nach den Preußischen Häfen an der Ostsee gingen 139 beladene Schiffe, groß: 2590 Kommerzlasten, gegen 77 von 1643 Kommerzlasten im Jahre 1859, und zwar 44 Ladungen nach Stettin, 29 nach Danzig, 24 nach Königsberg, 21 nach Memel, 6 nach Rügenwalde, 4 nach Stolpemünde, 3 nach Elbing, 3 nach Wolgast, 3 nach Stralsund, 2 nach Colberg.

Nach dem Preußischen Jade-Hafen Heppens wurden 51 beladene Schiffe, groß: 505 Kommerzlasten, gegen 2 Ladungen von 29 Kommerzlasten im Jahre 1859 expedirt.

[1]) Jahrg. 1859 I. S. 113 u. ff., 132 u. ff. } d. Bl.
" 1860 I. S. 113 u. ff., 138 u. ff. }

Nach Oldenburg versegelten 57 beladene Schiffe, groß: 902 Kommerzlasten, gegen 49 von 799 Kommerzlasten im Jahre 1859, worunter 16 Ladungen nach dem Freihafen Brake, — nach Ostfriesland 86 beladene Schiffe, groß: 1033 Kommerzlasten, gegen 64 groß: 795 Kommerzlasten im Jahre 1859.

Nach Bremen und dem Hannoverschen Weser-Ufer gingen 432 beladene Schiffe, groß: 5693 Kommerzlasten, gegen 365 Ladungen und 5046 Kommerzlasten im Jahre 1859, darunter ca. 160 nach Hannoverschen Plätzen und insbesondere 143 nach dem Freihafen Geestemünde.

Von den Post-Versendungen in baaren Geldern, Gold- und Silber-Barren waren bei dem Königlich Preußischen Ober-Postamt hierselbst aufgeliefert und deklarirt für die Summe von 2,995,760 gegen 8,829,838 im Jahre 1859.

Im Hinblick auf diese Anhaltspunkte und die in dem Jahresbericht pro 1857 zusammengestellten handels-statistischen Ermittelungen früherer Jahre und darauf basirten Schätzungen, sowie mit Rücksicht auf den allgemeinen Gang der Geschäfte dürfte die Aufgabe, die Ausfuhr nach Preußen und dem Zollverein für das Jahr 1860 zu schätzen, durch nachfolgende Werthberechnung, welche den Transit-Verkehr einschließt, annähernd gelöst werden:

		M. Bko.
per Berlin-Hamburger Eisenbahn	ca.	120,000,000
auf der Ober-Elbe	"	25,000,000
nach Harburg und Lüneburg	"	32,000,000
nach dem Hannoverschen Ufer der Nieder-Elbe	"	1,000,000
seewärts nach den Preußischen Ostsee- und Jade-Häfen, nach Oldenburg, Ostfriesland und dem Hannoverschen Weser-Ufer	"	5,000,000
mit den Preußischen und Hannoverschen Fahrposten und per Fuhre	"	27,000,000
zusammen	ca.	210,000,000

wovon vielleicht ca. 26 Mill. M. Bko. auf Kontanten und edle Metalle zu taxiren, gegen ca. 190 Mill. M. Bko. inkl. ca. 36 Mill. M. Bko. Kontanten im Jahre 1859.

Die indirekte Exportation nach dem Zollverein über Bremen, die Niederlande, via Lübeck, Kiel ꝛc. ist hierbei nicht mit in Anschlag gebracht.

Was die Exportation von

Altona

anlangt, so fehlen darüber, ebenso wie über die Einfuhr, offizielle Ermittelungen.

Die Zahl der im Jahre 1860 aus dem Altonaer Hafen seewärts mit Ladung abgegangenen Seeschiffe wird nach amtlichen Recherchen auf 751 von 16,958 Holst. Lasten à 5200 Pfd., gegen 759 von 17,652 Holst. Lasten im Jahre 1859, angegeben.

Der Werth der damit gemachten Abschiffungen dürfte nach Maßgabe der früher auf Grund der analogen Hamburgischen Resultate gemachten Berechnungen approximativ auf ca. 12 Mill. M. Bko., gegen ca. 12 Mill. M. Bko. im Jahre 1859, anzunehmen sein. Nach Preußischen Häfen gingen 9 beladene Schiffe von 169 Lasten, nach Hannover und Oldenburg 30 beladene Schiffe von 347 Lasten à 5200 Pfd., deren Ladungen zusammen auf einen Werth von ca. 300,000 M. Bko. anzunehmen sein mögen.

Mittelst der Altona-Kieler Eisenbahn wurden von Altona abgesandt: 793,338 Ctr. Güter aller Art und Vieh, worunter

310,996 Ctr. nach Kiel,
186,980 " " Rendsburg,
20,450 " " Glückstadt,

gegen 730,700 Ctr. im Ganzen, resp.

318,488 Ctr. nach Kiel,
128,662 " " Rendsburg,
26,496 " " Glückstadt

im Jahre 1859.

Die von Altona, dessen Nachbarschaft und dem Altonaer Hafen nach Hamburg, resp. durch Hamburg weitergegangenen Güter waren dem Werthe nach:

	M. Bko.
Verzehrungs-Gegenstände	32,770,690
Rohstoffe und Halbfabrikate	18,957,250
Manufaktur-Waaren	5,739,200
Kunst- und Industrie-Erzeugnisse	2,962,920
Kontanten und edle Metalle	5,176,290
und beliefen sich im Total auf	65,606,350

gegen im Jahre 1859:

	M. Bko.
an Waaren	44,916,359
an Kontanten	7,683,360
	52,599,710

Ausweise der Uebersicht des Güter-Verkehrs auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn befanden sich unter den ausgehenden Gütern von Altonaer Versendern expedirt:

	im Total: Ctr. Brutto.	davon nach Preußen: Ctr.
Verzehrungs-Gegenstände	33,863	25,219
Rohstoffe und Halbfabrikate	71,060	65,763
Manufaktur- und Industrie-Waaren	12,703	5,368
zusammen	117,626	96,350
gegen resp.	102,847	86,446

im Jahre 1859.

Ueber die Ausfuhren der anderen Elb-Häfen im Jahre 1860 ist hier Folgendes zu bemerken:

Von

Harburg

wurden seewärts 441 beladene Schiffe, gegen 295 im Jahre 1859, expedirt.

Glückstadts

Waaren-Ausfuhr war nur unbedeutend und bestand wie gewöhnlich in der Hauptsache aus Getreide und Rappsaat, wovon ca. 5000 Tonnen nach England, Belgien und Holland verschifft wurden. Der Transit-Verkehr umfaßte nur ein Gewicht von 7283 Ctr. Mittelst der Glückstadt-Elmshorner und Glückstadt-Itzehoer Eisenbahnen wurden von Glückstadt 134,912 Ctr. Güter aller Art und Vieh, worunter 15,367 nach Altona und Hamburg, expedirt.

Cuxhavens

Export bewegte sich nur in den gewöhnlichen Geleisen des Lokal-Verkehrs.

Versendungen Nordamerikanischer Produkte von Hamburg nach dem Zollverein.

Bekanntlich läßt sich deren Umfang nur nach Maßgabe der statistischen Aufzeichnungen über die direkte hiesige Importation von den Vereinigten Staaten und in den Aufnahmen der Makler über einige Artikel, welche nach ihrem Ursprunge klassifizirt werden, annähernd beurtheilen, wobei jedoch angenommen werden kann, daß der größere Theil solcher direkten und indirekten Zufuhren nach dem Zollverein weitergegangen ist.

Die direkte Importation Hamburgs von den Vereinigten Staaten war an Gewicht um ca. 7 pCt. größer als im Vorjahr und berechnete sich dem Werthe nach auf 14,455,040 M. Bko., gegen 12,628,040 M. Bko. im Jahre 1859, von welchem Betrage mehr als ein Drittheil auf Baumwolle fällt.

Den Haupt-Kategorien nach belief sich dieser Import an

		M. Bko.
Verzehrungs-Gegenständen	auf	2,961,810
Rohstoffen und Halbfabrikaten	„	10,149,880
Manufaktur-Waaren	„	67,070
Industrie- und Kunst-Erzeugnissen	„	1,048,480
Kontanten	„	227,800

Von Baumwolle kamen direkt ca. 34,000 Ballen und ein ähnliches Quantum von Nordamerikanischer Produktion dürfte außerdem als indirekt über hier importirt anzunehmen sein.

Der Import aus Preußen und dem Zollverein,

einschließlich des zollvereinsländischen Transits, ist, wie schon erwähnt, seinem Umfange nach für das Jahr 1860 im Ganzen auf ca. 12 Mill. Ctr., gegen ca. 9½ Mill. Ctr. im Jahre 1859, zu schätzen, welche Zunahme hauptsächlich auf den größeren Abschiffungen von der Ober-Elbe, Havel und Saale beruht.

Der Werth des in Rede stehenden Imports nach Hamburg berechnet sich, wie bereits erörtert, annähernd auf

ca. 208 Mill. M. Bko.

im Ganzen, resp. exkl. Kontanten und edle Metalle auf

ca. 182 Mill. M. Bko.

gegen im Jahre		Mark Banko.			
1859	ca.	202	resp.	162	Mill.
1858	„	158	„	118	„
1857	„	236	„	171	„
1856	„	176	„	144	„
1855	„	150	„	119	„
1854	„	176	„	143	„

so daß sich gegen das Vorjahr eine Zunahme um ca. 6 Mill. Kontanten eingerechnet und um ca. 20 Mill., abgesehen davon, herausstellt und das Jahr 1857 nur im Totalbelauf noch ein Mehr von ca. 28 Mill. aufweist, während es exkl. Kontanten von dem Jahre 1860 durch einen Mehrbetrag der Einfuhr von ca. 11 Mill. überholt ist.

Zur näheren Vergleichung dieses Imports während der Jahre 1860 und 1859 ist den obigen Bemerkungen unter der Rubrik „Importation" Folgendes nachzutragen.

Für die Haupt-Kategorien der Einfuhren mittelst der Berlin-Hamburger Eisenbahn, in so weit als sie von Preußischen Stationen derselben angekommen, von der Ober-Elbe, aus Böhmen, Sachsen, Preußen, Anhalt und Hannover von und über Lüneburg und Harburg zusammengenommen, ergaben sich im Jahre 1860 folgende Zunahmen an Gewicht und auf Werth bei

	netto Ctr.	M. Bko.
Verzehrungs-Gegenständen	1,696,099	16,618,260
Manufaktur-Waaren	16,877	2,161,040
Kunst- und Industrie-Erzeugnissen	27,893	1,540,800

während Rohstoffe und Halbfabrikate nur im Gewicht eine Zunahme um netto 734,415 Ctr.,

dagegen einen Ausfall im Werth um 735,330 M. Bko.

erfuhren und Kontanten und edle Metalle sowohl in Gewicht als Werth ein Minus von

	netto Ctr.	M. Bko.
	139	532,700
aufweisen. Der schließliche Ueberschuß der Zunahme im Total von	2,475,145	19,052,070
vertheilt sich wie folgt auf die Zufuhren		
per Berlin-Hamburger Eisenbahn	269,866	2,851,680
von der Ober-Elbe	2,126,410	12,500,230
von und über Lüneburg und Harburg	79,369	3,700,160

Was insbesondere die Zufuhren mittelst der Berlin-Hamburger Eisen-

bahn betrifft, so sind neben dem bedeutenden Ausfall in der Anfuhr von Schaafwolle und Zink folgende Artikel: Schlachtvieh, Sprit, Kleesaat, Gerste, Weizen, Butter, Garne, Hopfen, als diejenigen hervorzuheben, die am meisten zu der obgedachten Zunahme der Einfuhr gegen das vorhergehende Jahr beigetragen haben.

Von der Ober-Elbe sind zufolge der hier abgegebenen Manifeste aus dem Zollverein und Böhmen zu Hamburg und Altona angebracht

	im Jahre 1860	im Jahre 1859
	Ctr.	Ctr.
Bau-, Nutz- und Brennholz	1,740,634	1,332,055
Steine, Oelkuchen und andere unverpackte Waaren	1,523,449	917,540
Getreide und Saat	1,692,906	737,356
Stückgüter im verpackten Zustande ..	461,746	317,605
zusammen..... Brutto	5,418,735	3,304,556

Weizen, Gerste, Kartoffeln, Bau- und Stabholz, Steine sind die Artikel, welche am meisten auf die Zunahme dieses Imports influirt haben.

Folgende Plätze waren bei den Verschiffungen hierher mit den größten Güter-Quantitäten betheiligt:

		Ctr. Brutto.	gegen im Jahre 1859. Ctr.
Magdeburg	mit	669,771	419,738
Berlin..........	„	386,319	235,350
Rüdersdorf	„	363,496	221,686
Bernburg	„	293,464	157,778
Spandau.......	„	193,308	145,526
Halle	„	143,500	—
Breslau.........	„	139,677	67,936
Schönebeck	„	100,606	50,734

(Schluß folgt.)

Mittheilungen.

Berlin, 1. Februar. Der in Nr. 22 des Moniteur universel veröffentlichte Immediat-Bericht des Ministers Fould über die Finanzlage Frankreichs enthält in Bezug auf die Folgen des Englisch-Französischen Handelsvertrages die nachstehend wiedergegebenen Bemerkungen:

Ungeachtet der herrschenden Besorgnisse vor dem Ausbruche eines Seekriegs zwischen Großbritannien und den Vereinigten Staaten, der auch für Frankreich ernstliche Verwickelungen fürchten ließ, hat der Ertrag der indirekten Abgaben im Jahre 1861 die Totalziffer der Einnahmen des Jahres 1860 um 25 Millionen und die im Etat für 1861 veranschlagte Summe um 42 Millionen überstiegen.

Der Handelsvertrag mit England, welcher durch die mit dem 1. Oktober 1861 eingetretene Aufhebung sämmtlicher Einfuhrverbote zur vollständigen Ausführung gelangte, kommt zwar bei diesem Zuwachs der indirekten Einnahmen mit einigen Millionen in Rechnung; aber die Einfuhr Englischer Erzeugnisse hat keineswegs einen so übermäßigen Aufschwung genommen, wie manche zu leicht beunruhigte Gemüther gefürchtet hatten. —

Die neuen Zollsätze sind in Kraft getreten: für die Steinkohlen am 1. Juli 1860, für Eisen und Stahl am 1. Oktober, die übrigen Metalle und Metallwaaren am 1. November 1860, für Leinen- und Hanfgarne und Gewebe am 1. Juni 1861; endlich für alle früher verbotenen Artikel am 1. Oktober 1861.

Was die Steinkohlen-Einfuhr betrifft, so zeigt das Jahr 1861 im Vergleich mit 1859 einen Zuwachs von 289,000 Tonnen, d. i. kaum $\frac{1}{30}$ des Französischen Verbrauchs.

Die Einfuhr von Roheisen hat um 73,000 Tonnen zugenommen, während Frankreichs eigene Produktion 900,000 Tonnen beträgt.

Beim Stabeisen ergab sich nur eine Mehreinfuhr von 9800 Tonnen; die inländische Produktion beträgt über 500,000 Tonnen.

Von den früher verbotenen Baumwollen-, Wollen- rc. Waaren ist im letzten Vierteljahr 1861 überhaupt ein Werthbetrag von noch nicht 30 Millionen Frs. eingeführt worden; die Einfuhr erreicht also kaum 1 pCt. der inländischen Fabrikation von dergleichen Waaren.

Man hatte berechnet, daß in Folge der Tarif-Reform die Zolleinnahme für das Jahr 1861 bei Eisen und Stahl sich um 2,282,000 Frs., bei den Geweben und sonstigen Produkten sich um 3,321,000 Frs. erhöhen würde. Die wirkliche Mehreinnahme in beiden Titeln stellt sich auf 6,400,000 Frs. heraus.

Die Ausfuhr Französischer Erzeugnisse nach England und Belgien hat sich in 1861 um einen Werth von 30 Millionen vermehrt; gleichwohl wird die — noch nicht genau zu bestimmende — Gesammtziffer der Ausfuhr in Folge der Nordamerikanischen Wirren eine Verminderung zeigen.

Das Stocken der Arbeitsthätigkeit in einzelnen größeren Fabrikstädten, insbesondere Lyon, Rouen, Lille und Mühlhausen, rührt ebenfalls von der Krisis in Amerika, der Vertheuerung der Baumwolle und den hohen Preisen der Lebensmittel her.

Die letzt erwähnte Ursache ist jedoch wesentlich gemildert worden durch die mit den kommerziellen Reformen eingetretene Aufhebung der beweglichen Zollskala. Unter der Herrschaft dieser Skala war jederzeit ein Defizit von 7 bis 8 Millionen Hektolitern ausreichend, um den durchschnittlichen Preis des Getreides auf 30 Frs. per Hektoliter steigen zu lassen. Im Jahre 1861 hat ungeachtet eines weit größeren Defizits die Freiheit des Getreidehandels den mittleren Preisstand unter 24 Frs. per Hektoliter gehalten. —

So sind die Voraussagungen der Regierung Schritt für Schritt in Erfüllung gegangen. Die entscheidende Erfahrung, welche man gemacht hat, zeigt, daß die den neuen Tarifen zu Grunde gelegten Berechnungen richtig und die unter den Gewerbtreibenden verbreiteten Besorgnisse grundlos waren.

Die nationale Industrie ist sich nunmehr ihrer Stärke bewußt geworden, und sie wird keinen Augenblick anstehen, dem Kaiser ihren Dank dafür zu bezeugen, daß er mit so viel Weisheit und Entschlossenheit ein Problem in Angriff genommen und gelöst hat, welchem alle früheren Regierungen auszuweichen suchten. Die schon jetzt gewonnenen Ergebnisse müssen für Frankreich eine Ermuthigung sein, um gleiche Beziehungen auch mit den anderen Nachbarländern ins Leben zu rufen. Eine zugleich liberale und vorsichtige Handelspolitik wird nicht nur zur nachhaltigen Steigerung der Staatseinnahmen beitragen, sondern sich auch als ein kräftiger Sporn des Fortschritts für die inländische Industrie und erhöhter Thätigkeit in den Verkehrsbeziehungen zum Auslande erweisen.

Berlin, 1. Februar. Durch einen im heutigen Staatsanzeiger veröffentlichten Allerhöchsten Erlaß vom 13. Januar 1862 ist es genehmigt, daß die Stadt Reichenbach aus dem Bezirke der für die Stadt und den Kreis Görlitz unterm 19. November 1849 errichteten Handelskammer ausscheiden soll.

Memel, 7. Januar. Eine in Anbetracht der Jahreszeit ungewöhnlich milde Witterung hielt zwar die Verbindung mit der See während des ganzen Dezembermonats offen, doch machten es starke und anhaltende Stürme den Schiffen nur ausnahmsweise möglich, die Häfen zu verlassen oder einzusegeln. Diese Stürme haben leider auch der hiesigen Rhederei Schaden zugefügt, welche dabei drei Schiffe verlor, die sämmtlich bei dem hiesigen Vereine versichert waren. Mehr jedoch als diese Verluste ist es zu beklagen, daß das neu erbaute große Bugsir-Dampfboot „von der Heydt“, welches für den hiesigen Hafenbau verwendet werden sollte, auf der Reise von seinem Erbauungsorte Elbing nach hier in der Nacht vom 1.

zum 2. Januar bei Pillau auf Grund gerathen ist. Ueber den Zustand des Schiffes und die Möglichkeit, dasselbe abzubringen, fehlen hier noch Nachrichten. Bei den großen Hoffnungen, welche man an die Leistungsfähigkeit eines so starken Schiffes für die Zwecke des Hafenbaues, resp. als Eisbrecher geknüpft hatte, wäre es zu bedauern, wenn dessen Dienste wieder längere Zeit entbehrt werden müßten. Das Geschäft war im Allgemeinen, wie stets in den Wintermonaten, still, nur Leinsaat machte davon eine Ausnahme und bildete den Hauptartikel für das Ausfuhrgeschäft. Bei einer Zufuhr von 750 Last, mit 62—70 Sgr. per Scheffel bezahlt, bestanden die Abladungen in 13 Schiffen mit 1101 Last nach England, 2 Schiffen mit 260 Last nach Antwerpen, 2 Schiffen mit 183 Last nach Schweden und betrugen mit einem Gesammtquantum von 1544 Lasten fast die Hälfte der Ausfuhr dieses Artikels im ganzen Jahre. Für Getreide zeigte sich eine sehr geringe Kauflust, und wenn die Preise gegen die Notirungen des November keinen Rückgang erlitten, so lag dies hauptsächlich daran, daß bei dem schlechten Wetter und oft grundlosen Wegen Zufuhren äußerst spärlich eintrafen, so daß sie nur eben hinreichten, den laufenden Bedarf zu decken. Mit dem neuen Jahre trat Frost und Schneefall ein; bei der durch die Schlittenbahn erleichterten Kommunikation werden sich wohl im gegenwärtigen Monate die Zufuhren vermehren. Während des ganzen vorigen Monats empfingen wir nur 25 Last Weizen bez. per 125pfd. mit 90 Sgr., 60 Last Roggen bez. per 120pfd. mit 60 Sgr., 20 Last Gerste bez. per 100—102pfd. mit 38—40 Sgr., 40 Last Hafer bez. per 70pfd. mit 25—26 Sgr. bez. per Scheffel. Auch die Ausfuhr war gering und beschränkte sich auf 4 Ladungen 185 Last Roggen nach Norwegen, 2 Ladungen 60 Last Roggen nach Dänemark, 3 Ladungen 179 Last Roggen nach Schweden, 1 Ladung 131 Last Roggen nach Antwerpen, 1 Ladung 85 Last Roggen nach Holland, 1 Ladung 130 Last Roggen nach Bremen. Gerste wurde in einer Ladung mit 95 Last nach England und Weizen mit 11 Last ebendahin verschifft. Die Zufuhr von Flachs war noch gering und bestand in ca. 2200 Ctrn. Szameiter Waare, welche mit 10 Rthlrn. per Ctr. verkauft worden ist. Verschifft wurde von dem Artikel nur eine Ladung — 1965 Ctr. — nach Dundee. Obwohl die Frage nach Flachsen in England noch immer nicht lebhaft ist, so hat sich doch eine bessere Meinung für den Artikel gezeigt, indem man darauf rechnet, daß bei einer längeren Dauer des Amerikanischen Krieges resp. einer nur noch geringen Steigerung der Baumwollenpreise, zu den Flachs- resp. den Leinen-Fabrikaten gegriffen werden wird. Die Ausfuhr von Lumpen, welche 15,718 Ctr. betrug und 7 Schiffe beschäftigte, war eine verhältnißmäßig bedeutende; Zufuhren von dem Artikel haben wir bei der geschlossenen Binnenschifffahrt nicht erhalten. Das Geschäft in Oelkuchen geht regelmäßig fort, es wurden davon auch im vorigen Monate 3 Ladungen mit 7325 Ctrn. nach England versandt. Für das Holzgeschäft sind die Wintermonate stets die wenigst belebten und auch während des vorigen Monats fanden darin nur 21 Schiffe Beschäftigung. Von denselben waren 15 für England, 3 für Belgien (Sleeper und Dielen), 1 für Holland (Klappholz und Stäbe), 2 für Stettin (Stäbe) bestimmt. Die verschifften Holzwaaren bestanden in 4413 Stück fichtenen Balken, 24,235 Stück Sleeper, 198 Stück Mauerlatten, 111 Faden Splittholz, 12,310 Stück Dielen, 10,059 Stück Planken, 40 Stück eichenen Balken, 110 Stück eichenen Wagenschoß, 1632 Schock eichenen Stäben. Die Zahl der eingekommenen Schiffe betrug 39, während 61 den Hafen verließen. Von den eingekommenen Schiffen brachten 20 Ballast, 4 Stückgüter, 4 Salz (33,697 Ctr.), 3 Kalksteine, 5 Kohlen, 3 Dachpfannen (213 Mille).

Thorn, 17. Januar. In Folge der schlechten Wege, sowie der einigermaßen gewichenen Preise an unseren natürlichen Exportplätzen, hielten die Produzenten während des Dezember mit größeren Zufuhren zurück. Erst gegen Mitte, resp. Ende des Monats, als Zinsenzahlungen bei den Besitzern Geldbedarf eintreten ließen, wurden Zufuhren zur Stadt gesandt. Dieselben betrugen ungefähr 300 Last Weizen, 600 Last Roggen, 75 Last Erbsen, 20 Last sonstige Cerealien, für welche Produkte je nach Qualität Preise von 55—78 Rthlr. für Weizen, 40—44 Rthlr. für Roggen 38—42 Rthlr. für Erbsen bewilligt wurden. Der größere Theil dieser Zufuhren ging zu Boden, indem des erschwerten Trajekts wegen nur eine geringe Benutzung der Eisenbahn zur Beförderung stattfinden konnte. Ungefähr sind von hier und den jenseitigen Landstrichen im Dezember per Eisenbahn verladen: 130 Last Weizen, 30 Last Roggen. Wenngleich die Folgen der unglücklichen Krisis von 1857 noch nicht ganz an unserem Orte überwunden sind, so hat sich doch schon im Verhältniß zum vergangenen Jahre ein allgemeineres Vertrauen im geschäftlichen Leben wieder Bahn gebrochen. Es sind durch jene Zeit viele seit langen Jahren trübe und überschätzte Verhältnisse aufgedeckt und geklärt worden, und demzufolge das Geschäft im Allgemeinen auf eine zwar kleinere, aber solidere Basis zurückgeführt. Durch die Wirren in unserem Nachbarlande Polen ist hauptsächlich das Waarengeschäft in ganz andere, kleinere Verhältnisse gedrängt worden. Der Verkehr mit Polen war der Grund zur Anhäufung großer Waarenläger an unserem Orte, deren Werth die Verhältnisse der meisten Bezieher überstieg. Hieraus entstanden die mannigfachen Wechselbeziehungen, welche später durch gegenseitige Gefälligkeiten zu noch größeren Summen anschwollen, und durch ihre traurige Erledigung Thorn in kaufmännischen Kreisen nicht als sehr wünschenswerthe Verbindung hinstellten. Die Rübenzuckerfabrikation, welche bisher in Polen in geringer Bedeutung betrieben wurde, und fortwährend große Importe dieses Artikels lohnend geschehen lassen mußte, hat in den letzten Jahren solche Dimensionen angenommen, daß für unsere Preußischen Zuckerfabriken Polen als Absatzort gar keine Rolle mehr spielt und auch in Folge dessen gerade Zucker für unseren Ort im Aufhören seines Absatzes nach dort eine sehr wichtige Rolle spielt. Nicht allein, daß die jenseitigen Fabriken das Königreich Polen hinreichend versorgen, sondern die Fabrikation ist so bedeutend, daß stromwärts und später zur See große Massen nach Petersburg rc. versandt wurden. Nach den eingezogenen Erkundigungen betrug der Export resp. die Durchfuhr von Zucker ungefähr 43,800 Centner, und von Syrup und Melasse 36,400 Centner. Von Letzterem ging der größere Theil nach Stettin, um von dort nach Frankreich exportirt zu werden. Die vor ungefähr anderthalb Jahren von Gutsbesitzern ins Leben gerufenen Bankgesellschaften im Königreich Polen thun aus politischen Gründen das ihrige, um Verbindungen mit Deutschen und daraus entstehende Handelsbeziehungen immer mehr zu kürzen und womöglich ganz aufzuheben. Wenngleich letzteres ihnen niemals vollständig gelingen wird, so ist ihr Einfluß für den Waarenverkehr, mit Bezug auf Thorn, doch nicht zu gering anzuschlagen. Nicht allein, daß diese Gesellschaften den Besitzern gegen ihre Produkte Vorschüsse zu einem billigeren, als dem Polnisch-Jüdischen Zinsfuß, machen, später den Verkauf der Produkte besorgen, führen sie in größeren Quantitäten alle diejenigen Artikel ein, welche zum gewöhnlichen Leben unentbehrlich sind, und welche früher zum größeren Theile aus den benachbarten Preußischen Grenzstädten entnommen wurden. Glücklicherweise ist der vorjährigen Ernte eine ebenfalls günstige in diesem Jahre gefolgt, und der Verkehr in Getreide war das belebende Element unserer geschäftlichen Regsamkeit. Die Qualität war eine so schöne, daß weitere Bearbeitungen unnöthig waren. Leider sind die Preise der günstigen Ernte nicht angemessen, sondern halten sich auf einer Höhe, welche dem gemeinen Mann die Segnungen einer guten Ernte nicht zu Theil werden läßt. In natürlicher Folge hiervon hielt sich das Arbeitslohn auf einer ziemlichen Höhe. Seit Beendigung des Berliner Wollmarktes hat sich die flaue Stimmung, welche für dieses Produkt herrschte, nicht verloren. Einen bedeutenden Einfluß üben unstreitig die amerikanischen Verhältnisse, hauptsächlich für den Kauf und späteren Absatz feinerer Wollen, aus. Wenngleich in unserer Gegend wenige Schäfereien mit hochfeinen Wollen existiren, sondern zum größeren Theile feinere Mittelwollen gezüchtet werden, so ist doch auch für letztere die rückgängige Preisbewegung nicht ohne Einfluß geblieben. Die allgemeine gün-

stige Ernte bei guten Preisen veranlaßte überhaupt sehr viele Besitzer, mit dem Verkauf der Wolle vor der Schur zurückzuhalten, da Mangel an Geld nicht vorhanden, die Gebote der größeren Wollhändler aber, angemessen der Konjunktur, zu gering waren. Durch die Aufhebung der Durchfuhrzölle für Getreide hat unser hiesiges Speditions-Geschäft eine ziemliche Einbuße erlitten. Wir geben hierbei eine ungefähre Uebersicht der gesammten Polnischen Abkunft. Dieselbe bestand in: 40,700 Last Weizen, 16,700 Last Roggen, 2,400 Last Erbsen, 2,350 Last Gerste, 220 Last Leinsaat, 900 Last Rübsen, 1100 Last Hanf, 15,100 Last Oelkuchen, 820,000 Stück weiches Holz, 80,500 Stück hartes Holz, 25,500 Last Bretter und Bohlen, 6400 Klafter Brennholz, 500 Ctr. Holzkohlen, 3900 Ctr. Theer, 230 Ctr. Terpentin, 2000 Ctr. Pottasche, 43,800 Ctr. Zucker, 36,400 Ctr. Syrup, 3000 Ctr. Wolle, 950 Ctr. altes Eisen.

Pernau, im Januar. Die hiesige Einfuhr bestand im vorigen Jahre neben Salz, Heringen, Wein, Steinkohlen, Dachpfannen hauptsächlich aus Maschinen, roher Schaafwolle, Farbewaaren und Mauersteinen, welche letztere Artikel aus Preußen bezogen wurden. Die Maschinen und die Schaafwolle wurden von den beiden in unserer Nachbarschaft belegenen Tuchfabriken der Herren Wöhrmann und Sohn in Zintenhoff und der Herren Carl Clementz, Löh u. Comp. in Quellenstein eingeführt, und die Farbewaaren von dem Besitzer einer Farbenfabrik. Die Mauersteine sind von den Preußischen Schiffen als Ballast hergebracht worden. Der Totalwerth der Einfuhr betrug 137,785 S. R. 86 Kop. = 137,785 Rthlr. 25 Sgr. Pr. Kour., wovon auf Preußen 29,290 S. R. 94 Kop. = 29,290 Rthlr. 28 Sgr. Pr. Kour. kommen. Die wichtigsten Gegenstände der Ausfuhr Pernaus waren: Flachs, Flachsheede, Getreide, Säeleinsaat, Schlag- und Doddersaat, sowie Oelkuchen. Der Totalwerth der Ausfuhr betrug 1,928,266 S. R. 59 Kop. = Pr. Kour. 1,928,266 Rthlr. 18 Sgr. Nach Preußen sind für 311,429 S. R. 42 Kop. = 311,429 Rthlr. 13 Sgr. Pr. Kour. Waaren exportirt worden, und zwar bildete auch in diesem, wie in früheren Jahren, Säeleinsaat den Hauptartikel dieses Verkehrs, indem davon 29,029 Tonnen, zum Preise von 10½ S. R. per Tonne, mit dem Holze nach Stettin abgeladen wurden. Unsere Flachsabschiffungen beliefen sich im Ganzen auf circa 14,600 Berkowitz. Die ersten Kontrakt-Ankäufe zur Verschiffung pro 1861 wurden im Dezember-Monat 1860 zu 41 S. R. O II., 45 S. R. II., 49 S. R. HI., 52 S. R. R., 55 S. R. G. und 58 S. R. M. per Berkowitz gemacht. Die Preise gingen jedoch im Laufe des Frühjahrs allmälig zurück, bis im Sommer zu 42 S. R. II. die Vorräthe im Lande bis auf Kleinigkeiten geräumt wurden. Die 1861er Ernte ist in Quantität ziemlich und in Qualität gut gerathen; es haben aber bisher an unserem Orte noch keine irgend wesentlichen Kontraktverkäufe von Flachs für den Winter stattgefunden, weil die Leute, durch die hohen vorigjährigen Preise verwöhnt, sich noch nicht entschließen mögen, zu den gegenwärtigen Geboten von 38 S. R. II. abzugeben. Lieferungen von Flachs sind bisher noch nicht zur Stadt gebracht worden, da der Mangel an Schlittenbahn und die schlechte Beschaffenheit der Landwege den Transport sehr erschwert und vertheuert. Unsere Getreide-Ernte hat in diesem Jahre leider kein erfreuliches Resultat ergeben. Von Gerste ist zwar eine gute Durchschnitts-Ernte, von Roggen und Hafer dagegen nur wenig gewonnen worden. 116—117pfdger Roggen wird gegenwärtig mit 8 S. R. bis 8 S. R. 33 Kop. per Tschetwert und zum Konsum mit 8½ R. per Tschetwert und Gerste mit 625 à 640 Kop. per Tschetwert bezahlt, während für Hafer 450 Kop. per Tschetwert hat angelegt werden müssen. Was den Schifffahrtsverkehr betrifft, so sind im Jahre 1861 hier 133 Schiffe von zusammen 9177 Lasten angekommen, und zwar:

	Schiffe	Lasten
Holländische	24	1345
Preußische	22	1389
Mecklenburgische	18	1752
Norwegische	18	872
Englische	15	1194
Russische	13	1378
Dänische	10	524
Hannöversche	10	501
Schwedische	1	81
Oldenburgische	1	55
Russisch-Finnländische	1	86

Rouen, im Januar. Der Verkehr Preußischer Schiffe in den Häfen des hiesigen Konsulatsbezirks während des Jahres 1861 war folgender: In Rouen sind 11 Preußische Schiffe angekommen, darunter 1 mit Wein beladen von Sicilien, die übrigen mit Holz, Hafer und Zink aus Preußischen Ostseehäfen. Dieselben gingen von hier theils in Ballast nach England, theils mit Gyps, Wein 2c. als Rückladung nach der Ostsee. Nach Caen brachten 3 Schiffe und nach Dieppe 1 Schiff Bauholz aus der Ostsee; auch die in Cherbourg eingelaufenen 8 Schiffe waren mit Holz befrachtet; Rückfracht haben diese letzteren Schiffe nicht gefunden.

London, 27. Januar. Ein Leitartikel der heutigen „Times" beschäftigt sich mit der Lage der Sheffielder Stahlwaaren-Industrie. Es wird die Befürchtung ausgesprochen, daß Sheffields Erzeugnisse denen der Rheinischen Fabriken gegenüber auf der diesjährigen Weltausstellung den Kürzeren ziehen möchten. Die eingestandene Superiorität der Solinger und Remscheider Schneidewaaren wird vornehmlich daraus erklärt, daß man in Sheffield in den letzten Jahren zu großen Werth auf möglichste Billigkeit des Fabrikats gelegt und darüber die Rücksicht auf die Qualität der Arbeit hintangesetzt habe. Ein anderer Grund ist, wie auf einem kürzlich abgehaltenen Meeting der Mayor von Sheffield bemerkte, die mangelhafte Ausbildung des Arbeiter- und Werkführerpersonals. Um hierin eine Besserung herbeizuführen, die Technik auf der Höhe der Wissenschaft zu erhalten und die Verbreitung der hierzu unentbehrlichen theoretischen Kenntnisse zu fördern, ist als das wirksamste Mittel die Errichtung einer Schule für Metallurgie und Mechanik in Sheffield vorgeschlagen worden.

Barcelona, im Januar. Die Schifffahrtsbewegung des hiesigen Hafens im vorigen Jahre umfaßte 6319 Schiffe von 551,365 Tonnen, welche mit Ladung, und 135 von 13,334 Tonnen, welche mit Ballast eingelaufen sind. Die Zahl der abgegangenen Schiffe war 3073 beladene von 331,450 Tonnen und 3353 beballastete von 262,416 Tonnen. Unter Preußischer Flagge sind 13 Schiffe von 3866 Tonnen, darunter 2 mit Holz, die übrigen mit Englischer Steinkohle beladen, angekommen; 12, und zwar mit Ladung 1 von 179 Tonnen, in Ballast 11 von 3162 Tonnen ausgesegelt.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2½ Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 7. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 14. Februar 1862.

Gesetzgebung.

Beitritts-Erklärungen zu der Uebereinkunft zwischen Preußen und der Schweiz wegen gegenseitiger Befreiung der Handelsreisenden von der Gewerbesteuer.

Das Abkommen zwischen Preußen und 17 Kantonen der Schweiz, auf welches der im Jahrg. 1860 I. S. 738 d. Bl. abgedruckte Cirkular-Erlaß der Königlichen Ministerien für Handel ꝛc. und der Finanzen vom 19. Juni 1860 sich bezieht, und dem im August 1860 noch ein achtzehnter Schweizer Kanton (Schaffhausen) beigetreten ist[1], hat demnächst noch eine besondere formelle Bekräftigung dadurch erlangt, daß zwischen dem Preußischen Gesandten in Bern und dem Schweizerischen Bundesrathe entsprechende Erklärungen ausgewechselt worden sind. In diesen Erklärungen ist Preußischer Seits (Erkl. vom 10. Oktober 1860) den dem Zollverein angehörenden Staaten, Schweizerischer Seits (Erkl. vom 24. September 1860) den noch unbetheiligten Schweizer Kantonen das Recht vorbehalten worden, der in Rede stehenden Uebereinkunft zu jeder Zeit beitreten zu können. In Folge dessen sind der Uebereinkunft bisher die Regierungen von Kurhessen und Großherzogthum Hessen, sämmtliche Regierungen des Thüringischen Zoll- und Handelsvereins, und die Regierungen von Oldenburg, Braunschweig und Nassau beigetreten; ferner ist auch der Beitritt für die dem Zoll- und Steuersysteme Preußens angeschlossenen souverainen Länder und Landestheile von Seiten der resp. Regierungen erklärt worden. Die betreffenden Beitritts-Erklärungen sind dem Schweizerischen Bundesrathe durch den Preußischen Gesandten in Bern notifizirt worden.

Verkäufe von Kolonialprodukten zu Batavia im Jahre 1862.

Der Niederländische Staats-Courant bringt in Nr. 23 die nachstehende Bekanntmachung des Kolonie-Ministeriums:

Im Verfolg der im Staats-Courant vom 20. Februar 1861 enthaltenen Mittheilung wird hierdurch bekannt gemacht, daß der General-Gouverneur von Niederländisch-Indien autorisirt ist, im Laufe des Jahres 1862 von den auf Java der Regierung zu liefernden Produkten: 200,000 (zweihundert Tausend) Pikols Zucker und 50,000 (fünfzig Tausend) Pikols Kaffee, öffentlich zu verkaufen und daß dieser Verkauf zu Batavia, und zwar

	Zucker.	Kaffee.
zu Anfang September	75,000 Pikols,	25,000 Pikols,
Mitte Oktober	50,000 »	— »
Mitte Dezember	75,000 »	25,000 »

stattfinden soll.

[1] M. s. die Mittheil. aus Bern, Jahrg. 1860 II. S. 180 d. Bl.

Zollfreier Eingang von Gypsformen für Vergolder und von Bleiröhren für Bergwerke in Chili.

Zufolge amtlicher Mittheilung hat der Präsident der Republik Chili das nachstehende, von Santiago den 18. November 1861 datirte Dekret erlassen:

Kraft der Bestimmung des Art. 7 Kap. 29 des Zoll-Reglements, unter Berücksichtigung des von den Ministern des Zollamtes von Valparaiso und dem Inspektor des fiskalischen Büreaus erstatteten Berichtes und in Erwägung:

1) daß die Formen von Gyps oder Komposition für Vergolder nach ihrer Natur und ihrem Zwecke Werkzeuge oder Utensilien für Handwerker sind,

2) daß die Bleiröhren Geräthe sind, welche als Zubehör zu den bei der Minenarbeit angewendeten Maschinen gehören,

Verfüge ich:

Die Formen von Gyps oder Komposition für Vergolder und die zur Minenarbeit bestimmten Bleiröhren sind in der Liste der Gegenstände begriffen, welche in Gemäßheit des Art. 3 Kap. 2 des Zoll-Reglements frei von Einfuhrzoll sind.

Maßregeln zur Beförderung des Baumwollenbaues in den Portugiesisch-Afrikanischen Kolonien.

In Nr. 31 des Mon. Belge werden die nachstehenden beiden Dekrete des Königs von Portugal (ohne Angabe des Datums) mit-

getheilt, deren erstes die freie Ausfuhr der Baumwolle aus den Kolonien in Afrika, sowie die Ueberweisung von Samen und geeigneten Werkzeugen und die Bewilligung von Prämien an die Pflanzer anordnet, während das zweite sich auf die Ueberlassung von Staatsländereien zum Zwecke des Baumwollenbaues bezieht.

I.

Da es dringlich erscheint, Maßregeln zu ergreifen, um den Baumwollenbau in kürzester Frist zu der Entwickelung zu bringen, für welche der Boden Unserer Afrikanischen Provinzen so günstig ist, habe Ich, nach Anhörung des überseeischen Rathes in seinem Gutachten vom 9. November, auf den Bericht des Minister-Rathes, in Gemäßheit der durch Art. 15 der Zusatz-Akte zur Verfassung Mir übertragenen Befugniß, beschlossen, das folgende Dekret zu erlassen:

Art. 1.

Die Ausfuhr der Baumwolle in den Afrikanischen Provinzen soll auf 10 Jahre vom Datum des gegenwärtigen Dekrets ab zollfrei sein.

Art. 2.

Die Regierung ist ermächtigt, für Rechnung dieser Provinzen während der ersten drei Jahre den Betrag von 20 Millionen Reis jährlich zum Ankauf von Samen, Auskörnungs-Maschinen und anderen für den Baumwollenbau oder die Zubereitung seiner Produkte geeigneten Werkzeugen behufs deren Vertheilung unter die Pflanzer in den gedachten Provinzen zu verwenden. Die Vertheilung der Maschinen und Werkzeuge kann nach den Umständen entweder unentgeltlich oder unter Bewilligung von Zahlungsfristen für die Käufer geschehen.

Art. 3.

In der Provinz Angola sollen sechs jährliche Preise für den Zeitraum von 10 Jahren vom 1. Januar 1863 ab errichtet und denjenigen Eigenthümern zuertheilt werden, welche die besten und ausgedehntesten Baumwollenpflanzungen haben werden, und zwar: ein Preis von 4 Mill. Reis, ein Preis von 2 Mill. Reis, vier Preise von 1 Mill. Reis.

Art. 4.

Zur Konkurrenz sind die Eigenthümer, welche die nachstehenden Flächen bebaut haben, zuzulassen: für den ersten Preis mindestens 500 Hektaren, für den zweiten von 300 bis 500 Hektaren, für den dritten von 100 bis 300 Hektaren.

Art. 5.

Die Regierung ist ermächtigt, diese Preise, wenn sie es für angemessen erachten sollte, auf die übrigen Provinzen, und zwar für einen gleichen Zeitraum, auszudehnen.

Art. 6.

Die Regierung hat die zur Ausführung dieses Dekrets erforderlichen Reglements zu erlassen.

II.

Da es dringlich erscheint, die Erwerbung der Ländereien in Afrika, welche zum Anbau seiner reichen Erzeugnisse benutzt werden können, zu erleichtern, so habe Ich, Willens, zu gleicher Zeit die Feststellung der Bedingungen, unter denen die Verleihung dieser Ländereien erfolgen soll, in den Grenzen einer angemessenen Frist zu sichern, nach Anhörung des überseeischen Rathes, auf den Bericht des Minister-Rathes, in Gemäßheit des Art. 15 der Zusatz-Akte zur Verfassung, beschlossen, das nachstehende Dekret zu erlassen:

Art. 1.

Die Regierung ist ermächtigt, auf den Vorschlag des überseeischen Rathes die der Kron-Domaine in den Provinzen Angola und Mozambique gehörenden wüsten Ländereien und sonstigen unbebauten Grundstücke allen einheimischen und fremden Gesellschaften, Vereinen oder Personen behufs des Anbaues der Baumwolle oder anderer Produkte und behufs ihrer Ansiedelung in Erbpacht (foramento) zu überlassen:

1) die Verleihung soll eine unmittelbare und von den Förmlichkeiten der Versteigerung, der Bietungstermine und dem in dem 4. Kapitel des Gesetzes vom 21. August 1856 vorgeschriebenen Verfahren befreit sein;
2) der Pachtzins wird auf 10 Reis per Hektare festgesetzt [1];
3) der Umfang der Landbewilligung ist nach Verhältniß der Mittel, über welche die zu Beleihenden verfügen, sowie der Beschaffenheit und Lage der Grundstücke zu bemessen.

Art. 2.

In den beiden Provinzen Angola und Mozambique soll der General-Gouverneur im Rathe ermächtigt sein, die Landbewilligungen, von denen der vorige Artikel handelt, unter den daselbst angegebenen Bedingungen zu ertheilen, vorausgesetzt, daß die Kommission den Umfang von 1000 Hektaren nicht überschreitet.

Art. 3.

Die auf Grund dieses Artikels überlassenen Grundstücke müssen innerhalb der in der Verleihungs-Urkunde festzustellenden Frist von 5 Jahren in gehörigen Betrieb gebracht werden.

Art. 4.

Der Beliehene, welcher am Ende der beiden ersten Jahre nicht wenigstens den vierten Theil des Landes in regelmäßige Kultur gesetzt hat, geht der nicht angebauten Grundstücke verlustig oder muß einen Betrag von 100 bis 1000 Reis für jedes Jahr und jede unbebaut gelassene Hektare als Strafe zahlen (Gesetz vom 21. August 1856 Art. 7). Wenn der Landinhaber diese Geldbuße zahlt, so soll er einen Aufschub von einem Jahre erhalten; ist aber am Ende dieser Frist das vorgedachte Viertheil noch nicht in Kultur gesetzt, so verliert er das Land, welches an die Domaine zurückfällt. Die Fristen laufen vom Tage der Besitznahme.

Art. 5.

Den Landinhabern wird auf einen Zeitraum von 10 Jahren nach dem Tage der Verleihung die freie Einfuhr aller zur Herstel-

[1] 10 Reis sind = 5,6 Pfenn., 1 Hektare = 3,9 Morgen Preuß.; der Pachtzins stellt sich daher auf etwa 1½ Pfenn. pro Morgen.

lung der Gebäude und zum Transport der Erzeugnisse erforderlichen Materialien, Werkzeuge und Ackerbaugeräthschaften eingeräumt.

Art. 6.

Die Regierung hat das Verfahren bei Vermessung und Uebergabe der Ländereien vorzuschreiben.

Art. 7.

Das Gesetz vom 21. August 1856 bleibt hinsichtlich aller Punkte in Kraft, die nicht durch das gegenwärtige Dekret abgeändert sind.

Auf Befehl des Königs:

Der Minister der Marine und der Kolonien.

Carlos Bento da Silva.

Zollerleichterungen für Ackerbauwerkzeuge in den Häfen des südlichen Rußlands.

Wie die »Riga'sche Handels-Zeitung« mittheilt, hat am 25. Dezember 1861 ein Beschluß des Reichsraths die Kaiserliche Bestätigung erhalten, wonach für die nächsten 6 Jahre Ackerwerkzeuge in die südlichen Häfen versuchsweise theils zollfrei, theils unter Erlegung eines geringen Zolles eingeführt werden sollen. Zollfrei sind: einzelne Theile von Ackerwerkzeugen, wie Pflüge; sind noch 864 Fischer-Pflugmesser, Exstirpatoren- und Scarifikatoren-n 3694 Kommerzlasten Räder zu Schiebkarren. Von Schaufeln, Hacken 2c eben so viele sind gabeln werden 50 Kop. für das Pud bezahlt.

Statistik.

Hamburgs Handel und Schifffahrt im Jahre 1860.

(Schluß.)

An Stein- und Kochsalz sind fast ausschließlich vom letztgenannten Platze von ober-elbwärts ca. 530 Lasten, ungefähr der siebente Theil der Gesammt-Zufuhr, gegen ca. 156 Lasten im Jahre 1859, hierhergebracht.

Die Einfuhr von und über Harburg und Lüneburg zeigt namentlich in Manufaktur-Waaren, Schlachtvieh, Blei, Garnen, Kleesaat, gedruckten Büchern und Gemälden wesentliche Zunahmen.

Von dem Hannoverschen Ufer der Nieder-Elbe betrug die Mehr-Zufuhr dem Werthe nach 263,700 M. Bko., dem Gewichte nach 122,831 Ctr., welche in der Hauptsache auf Bau- und Brenn-Material treffen.

Die Einfuhr seewärts von den Preußischen Ostsee-Häfen war im Jahre 1860 um 14,370 Ctr. netto und 305,680 M. Bko. größer als im vorhergehenden Jahre, überhaupt dem Werthe nach die bedeutendste seit dem Jahre 1848, bis wohin die offiziellen statistischen Berechnungen zurückreichen. Es folgt hier eine Zusammenstellung der beiderjährigen Zufuhren:

Artikel.	1860. Quantum.	1860. Werth in M. Bko.	1859. Quantum.	1859. Werth in M. Bko.
Roher Zink	28,144 Ctr.	371,810		
Zinkblech	8,640 „	143,650	9335 Ctr.	163,980
Roggen	486 Last 29 Schfl.	127,440	758 Last 41 Schfl.	174,570
Hafer	141 „ 35 „	25,300		
Korn- und Kartoffel-Sprit	8667 Btl.	17,410	3,418 Btl.	4,800
Weizen			50 Last.	17,400
Rüböl			498 Ctr.	11,500
Malz	29 Last 6 Schfl.	6,640	48 Last 30 Schfl.	9,430
Borke	1165 Ctr.	4,970	1159 Ctr.	4,600
Kreide	4064 „	4,120	1937 „	2,090
Kleie			1320 „	3,330
Shoddywolle			87 „	2,600
Bau- und Stabholz	9380 Stck.	2,160		9,150
Schmiede-Eisen	385 Ctr.	2,100		
Wein			780 Btl.	2,080
Diverse Industrie-Artikel	2 F. 2 K. 956 Stck.	1,560		
Raffinirter Salpeter	49 Ctr.	1,420		
Syrup	107 „	1,180		
Bittersalz	164 „	910	182 Ctr.	860
Bernstein	13 „	680		
Schweinshaare	178 „	610		
Lumpen			59 Ctr.	600
Matten			1088 Stck.	320
Federposen	400 Mille.	300		
Andere Artikel		840		110
Total im Jahre 1860	75,596 Ctr.	713,100		
Total im Jahre 1859			61,222 Ctr.	407,420

Während in den voraufgehenden beiden Jahren Roggen, früher mit diesem Artikel abwechselnd Lumpen, raffinirter Zucker, Schlagleinsaat, Hanföl, Rappsaat und rohe Schaafwolle die erste Stelle einnahmen, ist dieselbe für das Jahr 1860 dem Artikel „roher Zink" zugefallen, welcher die reichliche Hälfte und zusammen mit Zinkblech und Roggen mehr als neun Zehntel vom Gesammt-Werthe dieses Imports absorbirte.

Seewärts von Ostfriesland und Oldenburg wurde an Gewicht ein Mehr-Quantum von 6003 Ctr., dagegen nach Werth für 55,720 M. Bko.

getheilt, deren erstes di
lonien in Afrika, so
Werkzeugen und
ordnet, währen
bereien zum

Scharen, Streichschienen,
Messer und gußeiserne
Rechen und Heu-

W

Eisenwaaren und Butter,
en, sind in der Herkunft
der Zufuhr von Olden-

schen Weser-Ufer hier-
ein Mehr von 68,710
Melis, Reis, Kips,
e Hälfte des Werthes

urg und Ostfriesland
logie der Hamburgi-
en 476,984 M. Bko.

äfen war im Jahre
15,000 Last Roggen,
ca. 2000 Last Weizen und außerdem ungefähr 1000 Last Hafer, Gerste, Rappsaat und Rübsen umgesetzt.

Hinsichtlich der Mittel zur wirksamen Vermehrung des Imports aus Preußen und dem Zollverein ist vom hiesigen Standpunkt im Allgemeinen auf das bereits in früheren Jahren Gesagte Bezug zu nehmen.

Wie allemal muß an dieser Stelle wiederum die Wegräumung der so nachtheiligen Elbzölle und ihrer nicht minder lästigen Begleiter, der Transitzölle auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn, als vornehmstes Desiderium hervorgehoben werden.

Während der Staderzoll im Jahre 1860 seinem Ende nahe gebracht wurde, ist weder für die Beseitigung noch für eine Ermäßigung jener oberelbischen Zölle, außer den Resolutionen des im Oktober zu Magdeburg durch die Handels-Vorstände von Altona, Berlin, Dresden, Halle, Hamburg, Harburg, Leipzig, Magdeburg und Prag abgehaltenen Elbzoll-Tages über ihre Unleidlichkeit ein Resultat erreicht worden.

Das Hamburgische Zoll- und Accise-System ist zwar für die Entwickelung des in Rede stehenden Verkehrs, wie schon früher erwähnt, nicht gerade als bedeutendes Hinderniß anzusehen, kann aber auch nicht als unschädlich gelten. Die Herausbildung Hamburgs zu einer wirklichen Freihandelsstadt ist gewiß für die Preußischen Verkehrs-Interessen überhaupt von wesentlicher Bedeutung. In dieser Beziehung ist im Jahre 1860 auf dem der Befreiung des hiesigen Verkehrslebens von veralteten Fesseln günstigen Boden der neuen Staats-Verfassung ein Fortschritt: — die Aufhebung der Thorsperre nach dem 31. Dezember 1860 — erzielt, welcher zwar an sich geringfügig erscheint, aber die Bürgschaft weiterer Fortschritte zur allmäligen Beseitigung des ganzen Zoll-, Accise- und Zunft-Systems in sich trägt. Die mit dem Senat die gesetzgebende Gewalt des Hamburgischen Staats theilende Bürgerschaft hatte einen Ausschuß für die Einführung eines veränderten Besteuerungs-Systems niedergesetzt, welches in seinem ausführlich motivirten Berichte vom September 1860 die Thorsperre ehestens aufgehoben und zur Umwandlung der direkten und indirekten Steuern zunächst Aufhebung der Accise und Wegräumung der Acciselinie, zugleich Aufhebung der Realgerechtsame und unbeschränkte Einfuhr der damit in Verbindung stehenden Gewerbsartikel, zur Deckung der daraus den Finanzen erwachsenden Ausfälle aber eine verbesserte direkte Besteuerung der Grundbesitzer und Einwohner angeordnet wissen wollte. Die Entscheidung der Bürgerschaft beseitigte zwar nur die Thorsperre, indem sie die vom Senat beantragte Prolongation für das folgende Jahr verweigerte, während die andern Vorschläge des Ausschusses mit 91 gegen 78 Stimmen abgelehnt wurden. Aber die Zusammensetzung jener Majorität, welcher so manche prinzipielle Gegner der Accise angehörten, die nur gegen die sonstigen Modalitäten des Ausschuß-Antrags eingenommen waren, ließ voraussehen, daß der Kampf gegen jene indirekte Steuer bald wiederkehren müsse und ihr Wegfall angesichts der öffentlichen Meinung und der überwiegenden Stimmung der Bürgerschaft nur noch als eine Zeitfrage angesehen werden könne.

Ueber den Hamburgischen Zoll resumirte der bürgerschaftliche Ausschuß das Ergebniß seiner Prüfungen wie folgt:

„Der Zoll stellt im Gegensatz zu der Accise der freien Bewegung des Handels neue geringfügige Hemmnisse entgegen, er bedarf zur Sicherung seiner Einnahmen nicht wie die Accise trennender Schranken. Der Hamburgische Welthandel wird durch die Höhe des jetzigen Zolles nicht beeinträchtigt, wenn auch in Rücksicht auf das eigenthümliche Verhältniß Hamburgs zu Altona eine Ermäßigung des Waaren-Eingangszolles in nicht ferner Zeit geboten sein möchte."

Dieses Konkurrenz-Verhältniß hat allerdings bereits dahin geführt, daß ausweise der tabellarischen Uebersichten des handels-statistischen Büreaus für das Jahr 1860 die See-Einfuhr von **Kaffee**, dem Haupt-Stapel-Artikel des hiesigen Marktes, zu Altona um ca. 35,000 Ctr. bedeutender als diejenige zu Hamburg war. Aber ohne Zweifel hat das Hamburgische Zoll-System auch seine über dieses Konkurrenz-Verhältniß hinausreichende Bedeutung.

Denn es handelt sich dabei nicht bloß um die eventuelle Belastung mit dem Zoll von $\frac{1}{2}$ pCt., sondern auch um den Zwang der Speditions-Vermittelung durch privilegirte Hamburger Großbürger für fremde, nur transitirende, vom Zoll befreite Güter, und zugleich um die Ausdehnung dieses Systems auch auf solche Güter, welche für fremde Rechnung auf der Elbe übergeladen werden und ohne Berührung des Landes oder der Binnengewässer nur an Hamburg vorüber passiren.

Zoll-Tarife.

Die Hamburgische Zoll-Verordnung für 1859—1861 erfuhr eine Aenderung durch die Bekanntmachung des Senats vom 14. November 1860 [1]), indem mit Bezug auf die derselben angefügte, mit Sardinien abgeschlossene Konvention [2]) vom 1. Januar 1861 ab der Einfuhrzoll von Zwirn aus roher Seide, von weißgemachter ungefärbter Seide und Floretseide, von gefärbter, gezwirnter Seide und Floretseide, sowie von Garn aus Baumwolle und Seide aufgehoben ist.

Die Hamburgische Accise-Verordnung für 1859—1860 wurde durch Verordnung des Senats vom 28. Dezember bis auf Weiteres auch für das Jahr 1861 unverändert prolongirt.

Die Aufhebung der Thorsperre vom 31. Dezember 1860 ab veranlaßte die Bekanntmachung der Zoll- und Accise-Deputation vom 28. Dezember, daß auch nach jenem Termin die Expeditions-Zeiten des Zolls und der Accise unverändert bleiben.

Der für das Beiderstädtsche Amt Bergedorf auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn erhobene Transitzoll hat im Jahre 1860 keine Aenderung erfahren.

Von den in Bezug auf das Zollwesen im Herzogthum Holstein ergangenen amtlichen Publikationen sind hervorzuheben: das von dem Finanz-Ministerium d. d. Kopenhagen, 16. Januar erlassene Zoll-Regulativ für die Altona-Kieler Eisenbahn und deren Anschlußbahnen und die Bekanntmachungen des General-Zolldirektorats d. d. Kopenhagen, 6. Februar, 24. April [3]), 18. Mai, 29. November [4]), und 24. Dezember [5]), hinsichtlich der Tarifirung resp. Tarirung folgender Artikel: Apothekerwaaren, Asche, Band, chemische Präparate, Cichorienblätter, Cravatten, Eisenkram, Farben, Federn, Formen, Glaswaaren, Hüte, Hutfutter (Mützenfutter, Mützenböden u. dgl.), Indigo, vegetabilischer Kienruß und Steinkohlenruß, Kleidungsstücke, Korbmacherarbeit, Leim, Leinen, Oele, Papier, Paraffin, Seife, Spitzen, Wachstuch, künstliche Zähne, Zink, Zucker.

---

[1]) Jahrg. 1860 Bd. II. S. 574 d. Bl.
[2]) " " " " " 557 " "
[3]) Jahrg. 1860 Bd. I. S. 534 d. Bl.
[4]) Jahrg. 1861 Bd. I. S. 19 d. Bl.
[5]) Jahrg. 1861 Bd. I. S. 63. d. Bl.

In Beziehung auf die Hannoverschen Gebietstheile an der Unter-Elbe ist zunächst der durch das Ministerium der Finanzen und des Handels unterm 6. Januar und 25. Februar geschehenen Bekanntmachung der im Einverständnisse sämmtlicher Zollvereins-Staaten neu festgestellten amtlichen Waaren-Verzeichnisse resp. zum Vereinszolltarif und zu den im Verkehr mit Oesterreich gültiger Tarif-Bestimmungen zu gedenken, und im Uebrigen nur auf eine Bekanntmachung des Ober-Zollkollegiums vom 20. August über die an Eingesessene der Hamburgischen Ortschaft Groden gegen Kontrole-Gebühr zugestandenen Erleichterungen der Durchfuhr von Getreide, Oel- und Hülsenfrüchten zu verweisen.[1])

Schifffahrt.

Die Seeschifffahrt

nach und von der Elbe war im Jahre 1860 von wesentlich größerem Umfange als in den beiden vorhergehenden Jahren und hat sich der in den Jahren 1857 und 1856 bemerkten Ausdehnung wieder genähert.

Die Gesammtzahl der zu Hamburg und Altona und zu Harburg einklarirten Seeschiffe war

	7719 von 771,845 Lasten à 4000 Pfd.,				
gegen	7386 Schiffe von	693,351	Lasten im Jahre		1859,
	7212 „ „	688,376	„ „	„	1858,
	7895 „ „	771,881	„ „	„	1857,
	8084 „ „	725,700	„ „	„	1856.

Die Bewegung der Seeschifffahrt nach und von

Hamburg und Altona

war nur um das Ende des Jahres auf 6 Tage, nämlich von dem 26. Dezember ab bis zum 31. Dezember gänzlich durch Eis unterbrochen. Angekommen sind in diesen beiden Häfen, abzüglich der direkt aus dem einen nach dem andern übergegangenen Schiffe:

6244 Schiffe von 681,152 Lasten zu 4000 Pfd., worunter
5385 „ mit Ladung,
549 „ von transatlantischen Häfen,

gegen im Jahre 1859:

5923 Schiffe von 616,901 Lasten zu 4000 Pfd., worunter
5372 „ mit Ladung,
500 „ von transatlantischen Häfen.

Hinsichtlich des besonderen Schifffahrts-Verkehrs in dem Hafen von

Hamburg

ist Folgendes zu bemerken:

Es sind zusammen

5029 Seeschiffe von 420,513 Kommerzlasten à 6000 Pfd.
oder 630,769 Lasten à 4000 Pfd.
zu Hamburg angekommen,
5045 Seeschiffe von 423,487 Kommerzlasten à 6000 Pfd.
oder 635,230 Lasten à 4000 Pfd.
von Hamburg abgegangen;

gegen im Jahre 1859:

4554 angekommene Seeschiffe von 377,023 Kommerzlasten,
4594 abgegangene „ „ 380,910 „

Der See-Dampfschifffahrts-Verkehr, welcher durch 124 einzelne Dampfschiffe unterhalten wurde und neben 20 Reisen von und 21 nach New-York 5 Reisen von und 4 nach Havana aufzuweisen hatte, umfaßte 1215 einkommende und 1222 ausgehende Dampfschiffe und ca. 46 pCt. des Lastengehalts der im Ganzen angekommenen Seeschiffe.

Außer der angeführten Zahl von Seeschiffen sind noch 864 Fischer-Fahrzeuge von 4664 Kommerzlasten, gegen 714 von 3694 Kommerzlasten im Jahre 1859, zu Hamburg angekommen und ungefähr eben so viele sind zum Fischfang in See von hier abgegangen.

Im Hafen von

Altona

sind angekommen:

1578 Seeschiffe von 59,488 Holst. Lasten à 5200 Pfd.
oder 77,334 Lasten à 4000 Pfd.

gegen im Jahre 1859:

1694 Seeschiffe von 54,176 Holst. Lasten à 5200 Pfd.

Von Altona direkt nach See sind zufolge offizieller Recherchen expedirt:

1202 Seeschiffe von 44,879 Holst. Lasten à 5200 Pfd.
oder 58,342 Lasten à 4000 Pfd.

gegen im Jahre 1859:

1237 Seeschiffe von 41,610 Holst. Lasten à 5200 Pfd.

In den vorstehenden Zahlen sind 583 kleine Fahrzeuge, welche vom Fischfang aus See angekommen und ungefähr eben so viele, welche zum Fischfang ausgegangen sind, nicht mitgezählt.

In den Hafen von

Harburg

sind eingelaufen

1112 Seeschiffe von 42,494 Lasten à 6000 Pfd.
oder 63,741 „ „ 4000 „

gegen im Jahre 1859:

1138 Seeschiffe von 38,258 Lasten à 6000 Pfd.

Abgegangen sind aus demselben 1140 Seeschiffe, worunter 441 beladene.

In den Hafen von

Glückstadt

sind im Jahre 1860 einklarirt:

1662 Schiffe von 11,231 Lasten à 5200 Pfd.
oder 14,600 „ „ 4000 „
gegen 1726 Schiffe von 13,438 „ „ 5200 „

im Jahre 1859; ausklarirt sind 1683 Schiffe.

In den Hafen von

Cuxhaven

liefen laut Bericht des Königlichen Vice-Konsulats ein:

	Schiffe.	Flagge:
	150	Hannoversche,
	145	Dänische,
	76	Hamburgische,
	2	Bremische,
	23	Oldenburgische,
	11	Preußische,
	4	Mecklenburgische,
	96	Niederländische,
	36	Großbritannische,
	7	Norwegische,
	2	Schwedische,
	7	Russische,
	1	Französische,
	1	Portugiesische,
	2	Amerikanische,
zusammen	563	
gegen	579	im Jahre 1859,

deren Tragfähigkeit nicht bekannt ist.

[1]) Nach erfolgter Aufhebung der Durchgangs-Abgaben im Zollverein ohne Interesse (Anm. d. Red.).

Verschiffung von Auswanderern.

Direkt von Hamburg nach transatlantischen Häfen schifften sich im Jahre 1860 ein

14,690 Passagiere in 75 Schiffen unter polizeilicher Kontrole nach den Vereinigten Staaten, Brasilien, Britisch Nordamerika, dem Kap der guten Hoffnung, Australien und Chile, ferner
223 „ in nicht zum Auswanderer-Transport bestimmten Schiffen,

14,913 Passagiere zusammen, gegen
12,753 im Jahre 1859.

Von den bei dieser Beförderung vorzugsweise beschäftigten obgedachten 75 Schiffen konkurrirten

21	Hamburgische Dampfschiffe	mit 7017	Köpfen.
50	„ Segelschiffe	„ 7166	„
2	Amerikanische „	„ 296	„
1	Norwegisches „	„ 146	„
1	Holsteinisches „	„ 65	„

Indirekt über Hull und Liverpool sind von Hamburg unter polizeilicher Kontrole 1302 Personen, fast ausschließlich nach New-York, befördert und somit im Ganzen

16,215 Personen, gegen 13,242 im Jahre 1859,

expedirt, wovon 5684 als aus Preußen abstammend angegeben sind.

Der früher veröffentlichte Jahresbericht über die Wirksamkeit des Nachweisungs-Büreaus der Auswanderer-Behörde in Hamburg ist auch für das Jahr 1860 ausgeblieben.

Rhederei.

Die Hamburgische Rhederei hat im Jahre 1860 durch Neubau auf Hamburger Werften nur 6, auf fremden Werften dagegen 26 und durch Ankauf 23 Schiffe erworben, andererseits durch Seeverlust und Condemnation 24 und durch Verkauf 28 Schiffe verloren. Das namentliche Schiffsverzeichniß zeigte als den Rhederei-Bestand zu Ende des Jahres 1860, mit Ausschluß kleinerer Fahrzeuge, welche keine Nummerflagge führen:

469 Segelschiffe, worunter 4 eiserne und 405 metallbodene, und
17 Dampfschiffe, worunter 15 eiserne und 1 gekupferter Schraubendampfer und 1 eiserner Räderdampfer,

486 Seeschiffe zusammen, von 63,296 Kommerzlasten à 6000 Pfd.,
gegen 483 „ von.......... 62,287 „ zu Ende des Jahres 1859.

Unter den Segelschiffen finden sich 34 als Packetschiffe bezeichnet.

Nicht einbegriffen sind in vorstehenden Zahlen die im Bugsirdienst und für den Lokalverkehr auf der Elbe und Alster verwandten 24 Dampfschiffe und die 1809 Hamburgischen Flußfahrzeuge, als Leichterschiffe, Ewer, Kähne, Jillen und Schuten.

Altonas Seeschiffs-Rhederei bestand zu Ende des Jahres 1860 aus

49 Segelschiffen von zusammen 5389 Holst. Lasten à 5200 Pfd.,
gegen 48 Schiffe von 5077 Lasten zu Ende des Jahres 1859.

Die Hannoversche Marine der Elbe-Häfen zählte 156 Seeschiffe von 1,071,218 Lasten à 4000 Pfd. Harburgs Rhederei war dabei mit 23 Seeschiffen von 3570 Last betheiligt, wovon bis Ende des Jahres 1 Schiff in Abgang kam.

Bemerkenswerth sind unter dieser Rubrik die Bekanntmachung des Hannoverschen Ministeriums der Finanzen und des Handels vom 4. April, das den Hannoverschen Schiffern zur Verhütung des Zusammenstoßens der Seeschiffe vorgeschriebene Verhalten betreffend, die Bekanntmachungen des Ministeriums für Holstein rc. vom 10. April über die polizeilichen Vorschriften, welche die Führer von Dampf- und Segelschiffen zur Verhütung des Ansegelns zu beobachten haben, und vom 23. Juli über die Einführung eines kombinirten Seefahrts- und Kontrabuches für See-Enrollirte.

See-Assekuranzen.

Die Summe der im Jahre 1860 von 21 hiesigen Versicherungs-Gesellschaften, 11 Agenturen auswärtiger Institute und einigen Privat-Assekuradeurs gezeichneten Versicherungen berechnet sich auf

ca. 617,131,900 M. Bko.
gegen „ 578,852,000 „ im Jahre 1859,

blieb aber noch um ca. 120 Mill. M. Bko. gegen die im Jahre 1857 erreichte höchste Ausdehnung zurück. Bei jenem Betrage waren 7 Preußische Versicherungs-Anstalten: die Düsseldorfer Allgemeine Versicherungs-Gesellschaft, die Schlesische Feuerversicherungs-Gesellschaft in Breslau, die Versicherungs-Gesellschaft Agrippina in Köln, die Nieder-Rheinische Güter-Assekuranz-Gesellschaft in Memel und 3 Stettiner Versicherungs-Kompagnien zusammen mit ca. 27,227,800 M. Bko. betheiligt.

Das Geschäft in dieser Branche hat für das Jahr 1860 im Durchschnitt wohl kaum einen Nutzen übrig gelassen und einige Kompagnien sogar in ihrem Fortbestehen erschüttert.

Strom-Schifffahrt.

Im Schifffahrts-Verkehr von Hamburg und Altona mit der Ober-Elbe im Jahre 1860, wobei jedoch von dem Verkehr mit Lüneburg und Harburg abgesehen ist, kamen

von der Ober-Elbe

229 Dampfschiffe, 411 Schleppschiffe, 3610 Segelschiffe und 185 Holzflöße, zusammen
4435 Schiffe und Flöße, worunter
3372 beladene Schiffe, gegen
4527 Schiffe und Flöße, worunter
2819 beladene Schiffe im Jahre 1859.

Insbesondere kamen von Preußen
2629 Dampf-, Schlepp-, Segelschiffe und Flöße, worunter
1776 beladene Schiffe und 185 Flöße,
von Hannover, Anhalt, Sachsen und Böhmen
970 Schlepp- und Segelschiffe, worunter
844 beladene Schiffe.

Nach der Ober-Elbe

gingen:
227 Dampfschiffe, 467 Schleppschiffe, 3415 Segelschiffe,
4109 Fahrzeuge zusammen, worunter
3148 beladene, gegen
4174 Fahrzeuge, worunter
3578 beladene im Jahre 1859.

Insbesondere gingen nach Preußen (und Polen):
2463 Dampf-, Schlepp- und Segelschiffe, worunter
2220 beladene Schiffe,
nach Hannover, Anhalt, Sachsen und Böhmen:
910 Dampf-, Schlepp- und Segelschiffe, worunter
556 beladene Schiffe.

Ueber den Flußschifffahrts-Verkehr

auf der Unter-Elbe

lassen sich keine umfassende Notizen zusammenstellen und ist nur anzuführen, daß im Jahre 1860 von der Nieder-Elbe, inkl. von Harburg und Lüneburg, zu Hamburg

49,684 Fahrzeuge

und zu Altona

3223 Fahrzeuge angekommen sind.

Hinsichtlich der Lokal-Dampfschifffahrt auf der Unter-Elbe ist zu erwähnen, daß zwischen Hamburg und

Cuxhaven mit den Elbstationen	4	Dampfböte in	55	Fahrten,
der Oste	1	„	57	„
Freyburg	2	„	2	„
Glückstadt resp. Colmar	2	„	2	„
Stade	3	„	497	„
der Lühe	1	„	15	„
Buxtehude	2	„	591	„
Blankenese	7	„	142	„
Finkenwärder	1	„	1	„
Harburg	4	„	2785	„

verkehrten. Außerdem machten einige Dampfböte die gewöhnlichen Sommertouren nach Billwärder und den Vierlanden.

Preußische Schifffahrt.

Seeschifffahrt.

Von der Königlichen Kriegs-Marine zeigte sich im Jahre 1860 nur Ein Schiff auf der Elbe, das hier acquirirte Apenrader Schiff „Columba", auf welchem, als Seiner Majestät Schiff „Elbe", Kommandant Lieutenant Werner am 8. Januar die Preußische Flagge hißte und das am 5. März den hiesigen Hafen verließ und am 7. März in See ging, um sich in Portsmouth dem für die Ostasiatische Expedition bestimmten Königlichen Geschwader als Transportschiff anzuschließen.

In der Bewegung der Handels-Marine sind im Jahre 1860

zu Hamburg und Altona angekommen:

71 { 46 beladene / 25 leere } Segelschiffe von 5096 resp. 4813 Last und
2 beladene Dampfschiffe von 310 resp. 288 Last
(d. h. ein und dasselbe Dampfschiff, welches durch Havarie zur Rückkehr aus See nach hier veranlaßt war),
zusammen mit 428 Mann Besatzung,

gegen im Jahre 1859:

40 { 36 beladene / 4 leere } Segelschiffe von 4891 resp. 4721 Last mit
297 Mann Besatzung,

von Hamburg und Altona abgegangen:

71 { 61 beladene / 10 ballastete } Segelschiffe von 5389½ resp. 5109 Last und
2 beladene Dampfschiffe von 310 resp. 288 Last,
zusammen mit 424 Mann Besatzung,

gegen im Jahre 1859:

46 { 22 beladene / 24 ballastete } Segelschiffe von 6775 resp. 6581 Last mit
395 Mann Besatzung.

Die Zahlen der Lasten sind beziehungsweise nach den höchsten und niedrigsten Angaben in Schiffspapieren zusammengestellt.

Wie die nachfolgende bis zum Jahre 1833 zurückreichende Uebersicht zeigt, war im Jahre 1860 die Zahl der in obigen Häfen angekommenen Schiffe, aber nicht die Lastenzahl, die größte in diesem 28jährigen Zeitraum vorgekommene.

Es sind angekommen:

im Jahre	Seeschiffe.	Normallasten.
1858	47	ca. 6935½
1857	36	5907
1856	34	„ 5636½
1855	22	„ 3286½
1854	38	„ 5017
1853	19	2353
1852	42	7499
1851	33	4946
1850	47	7677
1849	25	4570
1848	24	4013
1847	35	5481
1846	36	4980
1845	46	7099
1844	46	6048
1843	54	7575
1842	35	6030
1841	25	4557
1840	23	3727
1839	23	3567
1838	35	4662½
1837	32	4014
1836	35	4860
1835	36	6047
1834	34	5734
1833	37	4402

In dem Hafen von Hamburg sind angekommen 38 beladene und 29 leere Segelschiffe und 2 beladene Dampfschiffe von zusammen 4837 resp. 4534 Last (hier auf 3138 Kommerzlasten à 6000 Pfd. vermessen), und abgegangen 57 Segelschiffe mit Ladung, 11 dgl. in Ballast und 2 beladene Dampfschiffe von zusammen 5486½ resp. 5168 Last Gehalt.

Bei der Auswanderer-Beförderung ist kein Preußisches Schiff betheiligt gewesen.

Am Schlusse des Jahres 1860 blieben hier 6 Preußische Schiffe im Winterlager.

Verkauft wurden hierselbst und demnach unter fremde Flaggen gebracht: 2 Preußische Schiffe, das im Hamburger Hafen befindliche Schiff Hertha von Lietzower Fähre, welches die Hamburger Flagge erhielt, und das im Altonaer Hafen gelegene, der Königlichen Seehandlung gehörig gewesene Schiff Preußischer Adler, welches unter Norwegische Flagge kam.

In den nachstehenden Elbhäfen verkehrten Preußische Seeschiffe zu

Altona	12	Segelschiffe,	
Harburg	29	„	1 Dampfschiff,
Glückstadt	1	„	
Cuxhaven	14	„	

Bei Cranz hatte das im Dezember 1859 angekommene, aber nicht gemeldete Königsberger Schiff Cito, Kapitain P. Claaßen, 85 Last groß, überwintert.

Strom-Schifffahrt.

Die Preußische Schifffahrt von der Ober-Elbe nach Hamburg und Altona umfaßte im Jahre 1860

13 beladene Dampfböte,
105 unbeladene Bugsir-Dampfböte,
102 Schleppschiffe, worunter 72 beladen,
1915 Segelschiffe, worunter 1602 beladen,
185 Holzflöße,

zusammen 2320 Schiffe und Holzflöße, worunter 1687 beladene Schiffe, gegen 2463 Schiffe und Holzflöße, worunter 1428 beladene Schiffe im Jahre 1859, welche ein Güterquantum von 3,903,215 Zoll-Ctr., gegen 2,371,028 Ctr. im Jahre 1859, heranbrachten.

Die Preußische Schifffahrt von Hamburg und Altona nach der Ober-Elbe umfaßte

12 beladene Dampfböte,
104 unbeladene „

118 Schleppschiffe, worunter 112 beladen,
1795 „ „ 1590 „

zusammen 2029 Fahrzeuge, worunter 1714 beladene, gegen
2170 „ „ 2020 „ im Jahre 1859,
mit welchen 4,192,370 Ctr. Güter, gegen 4,245,110 Ctr. im Jahre 1859, stromaufwärts versandt wurden.

Zum Abbrechen passirten 37 Preußische Kähne aus.

Die Dampfschifffahrt unter Preußischer Flagge bewegte sich in der Hauptsache in der Tour zwischen hier und Magdeburg und wurden durch dieselbe ca. 7000 Passagiere, meistens Handwerker, Tagelöhner, Auswanderer, Schiffsknechte und Holzflösser befördert.

Hafen-Kosten.

In Beziehung auf Hamburg ist an dieser Stelle nur das von der Kommerz-Deputation unterm 13. März erlassene „Regulativ für die beeidigten Schiffs-Taxatoren“ zu erwähnen.

Zufolge Bekanntmachung des Hannoverschen Ministeriums der Finanzen und des Handels vom 17. Mai sollen die Schwedischen und Norwegischen Schiffe in der Schifffahrt und dem Transport von Handelsgütern zwischen Hannoverschen Häfen und Küsten mit den nationalen Schiffen auf gleichem Fuße behandelt werden.[1])

Mit Bezug auf Holstein sind anzuführen die folgenden Erlasse des Ministeriums für Holstein und Lauenburg, als: die Bekanntmachung vom 23. März, betreffend eine Abänderung des Tarifs für den Hafen von Meldorf, der neue Tarif vom 4. Juni, nach welchem die Abgaben für die Benutzung des Störstromes bei Itzehoe von Schiffen und Waaren bis weiter zu erlegen sind, das Regulativ vom 16. Juli 1860 für den Hafen von Glückstadt, ferner die Instruktion desselben Ministeriums vom 17. Dezember für den Hafenmeister von Glückstadt und die Bekanntmachungen des General-Zolldirektorats vom 29. November, betreffend die Erlegung des Heuergeldes für Fahrten an der Westküste, und vom 24. Dezember, betreffend die Zollbehandlung Schwedisch-Norwegischer Lustfahrzeuge.

Brunshauser Zoll, Eßlinger Zoll.

In der Hebung des Brunshauser Zolles hat zwar das Jahr 1860 noch keine Aenderung herbeigeführt, aber nachdem im Laufe der Verhandlungen zwischen Hannover und Großbritannien der von der Britischen Regierung aufgestellte Ablösungsplan, wonach der jährliche Durchschnitts-Ertrag jenes Zolles auf 200,000 Rthlr. geschätzt, mit dem 15½-fachen Betrag auf eine Ablösungssumme von 3,100,000 Rthlr. kapitalisirt und davon ein Drittel durch Hamburg, ein Drittel durch Großbritannien und der Rest von den übrigen beim Elbhandel betheiligten Staaten aufgebracht werden sollte, hinterließ der Schluß des Jahres doch die wohlbegründete Aussicht auf einen nahen Wegfall dieser veralteten Verkehrsbelästigung.

Der unverändert gebliebene Eßlinger Zoll lieferte im Jahre 1860 einen Ertrag von 5282 Mark Kour. 1 Sch. auf 18,559 Lasten à 40 Zoll-Ctr., gegen 4550 Mark Kour. 9 Sch. im Jahre 1859.

Quarantaine.

In dieser Beziehung ist nur die Bekanntmachung des Ministeriums für Holstein und Lauenburg vom 26. April 1860 über Niederlegung des Quarantaine-Etablissements zu Kyholm[2]) zu bemerken, wodurch zugleich den Schiffen, welche sich vor Einlassung in einen Hafen der Dänischen Monarchie einer Quarantaine zu unterwerfen haben, die Benutzung der Schwedischen Quarantaine-Anstalt zu Känsö anheimgestellt wird.

Zinsfuß und Diskonto.

Die gesetzlichen Bestimmungen über den Zinsfuß haben vom Jahre 1860 weder in Hamburg noch in Holstein oder Hannover eine Veränderung erfahren.

Der allen Plätzen der Unter-Elbe zur Richtschnur dienende Diskonto an der Hamburger Börse variirte zwischen 1 und 3 pCt. und stellte sich für Erstes Papier durchschnittlich auf 1¾ pCt., resp. $1\frac{11}{16}$ pCt. für das erste, 1⅞ pCt. für das zweite Semester, insbesondere im

Januar	zwischen	1¾	und	1½,	durchschnittlich	auf	$1\frac{9}{16}$	pCt.
Februar	„	1¾	„	1¼	„	„	1⅜	„
März	„	2	„	1¼	„	„	1⅜	„
April	„	2½	„	2	„	„	2¼	„
Mai	„	2½	„	1½	„	„	1⅞	„
Juni	„	2	„	1⅜	„	„	$1\frac{11}{16}$	„
Juli	„	1¾	„	1¼	„	„	1⅜	„
August	„	2	„	1	„	„	1¼	„
September	„	2	„	1½	„	„	1¾	„
Oktober	„	2	„	1¾	„	„	1⅞	„
November	„	2¾	„	2	„	„	2⅜	„
Dezember	„	3	„	2½	„	„	2⅝	„

Waarenpreise.

Eine Berechnung des jährlichen Durchschnittswerthes von 339 Artikeln in den 6 Jahren von 1855 bis 1860, reduzirt nach den bei der Einfuhr deklarirten Hamburgischen Börsenpreisen auf Preuß. Kourant zum Kourse von 150 Rthlr. für 300 M. Bko. pro Centner von 100 Pfd. metrisch Gewicht zeigt, daß, während in den beiden letzten Jahren 5 Werthpositionen unverändert geblieben sind, bei 171 eine Steigerung, bei 163 ein Rückgang eingetreten ist. Französischer Branntwein, roher und raffinirter Camphor, Hirsch- und Rehfelle, Genever, Hopfen, Leim, Leder, Safran, Französischer und Spanischer Sprit berechnete sich demnach im Jahre 1860 über 50 pCt., Schellack über 100 pCt. theurer als im Vorjahre, wogegen Quassiaholz, und Catharinen-Pflaumen sich im Jahre 1859 über 50 pCt. theurer als im folgenden stellten.

Bemerkenswerth ist an dieser Stelle, daß durch Gesetz und Reglement vom 6. November 1860 das metrische Gewichts-System auch in dem beiderstädtischen Gebiet des Amtes und Städtchens Bergedorf eingeführt worden ist.

Gewerbe- und Fabrik-Thätigkeit

Hamburgs und Altonas hat sich auch im Jahre 1860 einer gedeihlichen Fortentwickelung erfreut.

Gewiß ist es als ein gutes Zeichen dafür anzusehen, daß die Grundsätze der Gewerbefreiheit auch in den Kreisen des Handwerks immer mehr Anklang und eben so entschiedene als tüchtige Verfechter finden.

Die Ursachen, welche auffallender Weise die Entwickelung des Schiffsbauergewerks in Hamburg darniederhalten, so daß auch im Jahre 1860 nur 6 neue Seeschiffe auf hiesigen, dagegen 26 für hiesige Rechnung auswärts gebaut sind, haben im vorigen Jahresbericht Erwähnung gefunden. Die Heranziehung fremder Schiffszimmerleute Seitens der hiesigen Schiffsbauer, um die Arbeitsweigerung der hiesigen Gesellen unschädlich zu machen, führte im vorigen Frühjahr zu bedauerlichen Excessen der Letzteren, welche nur durch militairische Zwangsmittel behoben werden konnten.

Preußische Handlungsreisende.

Solche besuchen bekanntlich den hiesigen Markt in großer Zahl, ohne daß darüber und über ihre Geschäfte bei der gänzlich mangelnden Kontrole Genaueres berichtet werden kann. Auch ist der Absatz diesseitiger Produkte nicht sowohl nach dem Umfang dieses speziellen Verkehrs, als nach der Einfuhr-Statistik zu beurtheilen.

Bei dem Zollamt zu Altona haben im Jahre 1860 18 Handlungsreisende für Preußische Häuser Erlaubnißscheine gelöst und vertrieben hauptsächlich Manufaktur-, Metall- und Material-Waaren.

---

[1]) Jahrg. 1860 Bd. I. S. 674 d. Bl.
[2]) Jahrg. 1860 I. S. 552 d. Bl.

Bei dem Zollamt zu Glückstadt haben 18 Preußische Handelsreisende klarirt.

Durch ein Cirkular des Ministeriums für Holstein ꝛc. vom 11. April wurden sämmtliche Polizeibehörden in Folge eingegangener Beschwerde über Aufkäuferei und Nachsuchen von Waaren-Bestellungen bei Landleuten angewiesen, die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen wegen des Hausir-Verkehrs und Probenhandels aufmerksam zu überwachen, auch Behufs Entdeckung von Kontraventionen die Bauernvögte und Kommune-Vorsteher zur Hülfe zuzuziehen.

Hamburg, Ende Dezember 1861.

Handel und Schifffahrt der Niederlande im Jahre 1860.[1])

Die kürzlich erschienene amtliche Kommerzial-Statistik der Niederlande für das Jahr 1860 weiset in allen Rubriken der Verkehrsbewegung einen namhaften Aufschwung nach.

Die allgemeine Einfuhr umfaßte einen Werth von 452,265,639 Fl., von welchen 316,389,359 Fl. auf die Einfuhr zum Verbrauch entfallen. Die allgemeine Ausfuhr belief sich auf 388,758,477 Fl., worunter 251,915,243 Fl. den Werth der Ausfuhr aus dem freiem Verkehr darstellen. Die Durchfuhr betrug 136,843,234 Fl.

Gegen das Jahr 1859 ergiebt sich demnach folgende Zunahme: bei der allgemeinen Einfuhr 52,595,439 Fl., der Einfuhr zum Verbrauch 27,690,189 Fl., bei der allgemeinen Ausfuhr 32,709,373 Fl., der Ausfuhr aus dem freien Verkehr 9,353,647 Fl. und bei der Durchfuhr 23,355,726 Fl.

Diejenigen Artikel, welche zur Vermehrung der allgemeinen Einfuhr hauptsächlich beigetragen haben, sind:

	Mehreinfuhr.
Droguerien	2 Mill. Fl.
Baumwollengarn	2 „ „
Wollengarn	1 „ „
Weizen	2 „ „
Roggen	6 „ „
Holz	2 „ „
Häute	1 „ „
Eisenwaaren	1 „ „
Baumwolle, unversponnen	6 „ „
Kaffee	1 „ „
Steinkohlen	2 „ „
Kupfer und Kupferwaaren	1 „ „
Manufakturwaaren	4 „ „
Thierischer Dünger und Holzasche	2 „ „
Oel, Saamen-	1 „ „
Reis, ungeschälter	2 „ „
Tabak	3 „ „
Thee	1 „ „
Farbwaaren	4 „ „
Wein	2 „ „
Wolle	1 „ „

Mit einziger Ausnahme des Saamen-Oels haben bei diesen Waarengattungen auch die zum Verbrauch eingeführten Quantitäten sich entsprechend vermehrt.

Die Zunahme der allgemeinen Ausfuhr ist vorzugsweise auf nachstehende Waarenklassen zurückzuführen:

	Mehrausfuhr.
Butter	5 Mill. Fl.
Droguerien	1 „ „
Baumwollengarn	1 „ „
Wollengarn	1 „ „
Weizen	1 „ „
Roggen	4 „ „
Indigo	1 „ „
Käse	1 „ „
Baumwolle, unversponnen	4 „ „
Manufakturwaaren	7 „ „
Reis	1 „ „
Zucker, roher	1,5 „ „
Zucker, raffinirter	1 „ „
Tabak	1,5 „ „
Flachs	3 „ „
Wein	1 „ „

Die Ausfuhr aus dem freien Verkehr ist bei den hier genannten Artikeln ebenfalls gestiegen; nur zwei von ihnen, Wollengarn und Wein, zeigen eine Abnahme.

Auf der anderen Seite hat der Export von Gold und Silber um einen Werthbetrag von 5 Millionen und der von Roheisen um beinahe 3 Mill. Fl. gegen das Vorjahr abgenommen.

Was insbesondere die Ausfuhr von Erzeugnissen der Niederländischen Industrie und Landwirthschaft betrifft, so machen sich im Vergleich mit 1859 folgende Veränderungen bemerklich:

	Mehrausfuhr.
Butter	4,600,000 Pfd.
Spirituosen	31,899 „
Käse	2,700,000 „
Garanzin und Kolorin .... für	900,000 Fl.
Kälber	5,846 Stück.
Schweine	11,711 „
Zucker, raffinirter	2,400,000 Pfd.
Flachs, roher	3,700,000 „
	Minderausfuhr.
Krapp (Alizari u. getrocknete Wurzel)	500,000 Pfd.
desgl. feiner unberaubter	500,000 „
Ochsen, Kühe, Stiere und Fersen.	3,258 Stück.
Schafe	7,310 „
Lämmer	3,265 „

Wichtigste Handelsartikel. Das Verhältniß, in welchem die Werthziffer der einzelnen Waarengattungen zu dem Gesammtwerthe der Einfuhr und beziehungsweise der Ausfuhr steht, ist in Prozenten ausgedrückt folgendes:

1) Bei der allgemeinen Einfuhr:

Manufakturen	11,10 pCt.
Getreide	9,14 „
Garn	8,70 „
Rohzucker	7,53 „
Kaffee	6,50 „
Baumwolle	4,10 „
Tabak	3,98 „
Eisen	3,86 „

2) Bei der Einfuhr zum Verbrauch:

Getreide	11,38 pCt.
Manufakturen	10,10 „
Kaffee	9,26 „
Rohzucker	8,69 „
Baumwolle	5,84 „

[1]) Wegen des Vorjahrs vgl. H. A. 1861 I. S. 72.

Gold und Silber	4,96	pCt.
Garne	4,08	„
Eisen	3,67	„

3) Bei der allgemeinen Ausfuhr:

Manufakturen	8,48	pCt.
Garne	7,17	„
Kaffee	6,12	„
Zucker, raffinirter	6,08	„
Getreide	5,28	„
Baumwolle	4,24	„
Butter	3,91	„
Tabak	3,62	„

4) Bei der Ausfuhr aus dem freien Verkehr:

Kaffee	9,41	pCt.
Zucker, raffinirter	9,34	„
Baumwolle	6,51	„
Manufakturen	6,06	„
Getreide	5,99	„
Butter	5,66	pCt.
Gold und Silber	4,06	„
Käse	3,85	„

Transportwege. Bei der Einfuhr haben sich die Seetransporte wieder vermehrt; sie machten dem Werthe nach im Jahre 1858: 68$\frac{1}{4}$, 1859: 65$\frac{3}{4}$, 1860: 67$\frac{2}{5}$ pCt. der Gesammteinfuhr aus.

Bei der Ausfuhr ist das Verhältniß zwischen Land- und Seetransporten ziemlich dasselbe geblieben wie im Vorjahre, indem auf die letzteren in 1859: 55$\frac{1}{2}$, und 1860: 55$\frac{1}{4}$ pCt. entfielen.

Die Durchfuhr von der See nach der See und die Durchfuhr von der Landgrenze nach der See sind gegen 1859 gestiegen: erstere von 13$\frac{6}{11}$ auf 14$\frac{1}{13}$ pCt., letztere von 32 auf 32$\frac{1}{13}$ pCt. der gesammten Durchfuhr; dagegen hat der Antheil der Durchfuhr von der See nach der Landgrenze sich von 49$\frac{1}{11}$ auf 49$\frac{1}{13}$ pCt. vermindert, während die Durchfuhr von der Landgrenze nach der Landgrenze sich fast unverändert erhalten hat (1859: 4$\frac{9}{11}$, 1860: 4$\frac{10}{13}$ pCt.)

Wie sich der Handelsverkehr der Niederlande mit dem Deutschen Zollvereine und dessen Vorhäfen in dem letzten Quinquennium entwickelt hat, läßt die nachstehende Tabelle näher ersehen:

Staatsgebiet.		Allgemeine Einfuhr.	Einfuhr zum Verbrauch.	Allgemeine Ausfuhr.	Ausfuhr aus dem freien Verkehr.	Durchfuhr.
		Fl.	Fl.	Fl.	Fl.	Fl.
Zollverein, exkl. Hannover und Oldenburg.	1856	79,719,072	50,405,043	129,061,332	62,459,307	66,602,025
	1857	80,390,842	51,161,994	130,640,908	68,748,968	61,891,940
	1858	77,697,010	52,046,144	131,910,925	69,417,314	62,493,611
	1859	85,805,588	50,267,193	124,360,966	66,591,877	57,769,089
	1860	99,981,946	55,509,724	135,200,981	69,809,108	65,391,873
Hannover und Oldenburg.	1856	4,472,798	4,151,488	6,341,658	5,141,329	1,200,329
	1857	5,218,280	4,749,063	4,797,708	3,643,100	1,154,608
	1858	3,667,023	3,464,719	4,834,174	4,031,622	802,552
	1859	4,968,806	4,590,541	3,564,841	2,798,063	766,778
	1860	5,530,595	4,617,959	4,335,020	3,157,294	1,177,726
Hamburg.	1856	4,258,089	2,893,050	6,988,412	5,061,001	1,927,411
	1857	3,913,654	2,703,510	6,130,125	4,757,489	1,372,636
	1858	8,959,736	7,620,633	6,591,173	4,931,722	1,659,451
	1859	4,391,017	2,928,081	6,300,662	4,296,781	2,003,881
	1860	5,481,058	2,791,229	6,459,033	4,603,326	1,855,707
Bremen.	1856	1,015,987	757,892	962,694	703,849	258,845
	1857	1,403,412	996,132	565,923	451,546	114,377
	1858	2,638,061	1,884,080	642,515	520,625	121,890
	1859	2,383,205	2,148,037	770,122	684,954	85,168
	1860	2,726,120	2,186,943	852,422	336,344	516,078
Lübeck.	1856	21,859	21,859	30,288	17,785	12,503
	1857	157,334	157,334	23,464	17,419	6,045
	1858	54,455	52,485	16,245	7,973	8,272
	1859	122,753	87,597	22,059	10,322	11,737
	1860	70,664	70,664	47,336	18,894	28,442
Mecklenburg.	1856	90,758	82,758	75,846	64,879	10,967
	1857	281,685	281,685	88,744	56,994	31,750
	1858	95,525	89,825	69,405	58,107	11,298
	1859	109,046	84,296	70,225	61,801	8,424
	1860	272,340	277,131	98,580	82,015	16,565

Sonach hat das Jahr 1860 fast in allen Rubriken dieses Verkehrs mit einem bedeutenden Plus abgeschlossen. Insbesondere ist der Werth der allgemeinen Einfuhr aus dem Zollverein um mehr als 14 Millionen, der allgemeinen Ausfuhr nach demselben um beinahe 11 Millionen Fl. gegen das Vorjahr gestiegen.

Was den Spezialhandel betrifft, so hat die verzollte Einfuhr zollvereinsländischer Waaren über 5 Millionen und die Ausfuhr Niederländischer Produkte über 3 Millionen Fl. mehr als im Jahre 1859 betragen.

Stellen wir von den einzelnen Waarengattungen, welche den Gegenstand dieses letzteren Verkehres im Jahre 1860 bildeten, die wichtigeren zusammen, so ergiebt sich Folgendes.

Einfuhr zum Verbrauch der Niederlande.

Aus dem Zollverein, inkl. Hannover und Oldenburg:

	Menge.	Werth in Fl.
Braunstein	13,575,279 Pfd.	2,036,292
Weizen	13,844 Lasten.	4,254,900

	Menge.		Werth in Fl.
Roggen	17,468	Lasten	3,586,200
Gerste	5,680	„	908,800
Mehl aller Art	11,089,585	Pfd.	3,331,016
Bauholz, ungesägtes	—		2,530,355
Steinkohlen	6,044,224	Mudden.	4,863,604
Kurzwaaren	—		1,373,936
Blei in Mulden	6,542,292	Pfd.	1,439,304
Seidenwaaren	25,298	„	1,772,750
Baumwollwaaren	—		1,669,677
Wollenwaaren	328,115	„	3,938,388
Rohzink	4,869,485	„	1,217,371
Wolle	1,766,425	„	2,119,710
Rüb- und Rappssaat	4,174	Lasten.	1,391,360
Aus Hannover:			
Butter	399,009	Pfd.	319,207
Buchweizen	1,845	Lasten.	405,900
Mehl	1,586,495	Pfd.	475,949
Leinenwaaren	—		303,967
Wollenwaaren	22,730	„	272,760
Rindvieh	6,055	Stück.	484,400
Pferde	795	„	159,000
Rüb- und Rappssaat	703	Lasten.	232,960
Aus Hamburg:			
Weizen	995	Lasten.	298,500
Mehl	869,509	Pfd.	260,853
Rüb- und Rappssaat	1,464	Lasten.	493,760
Wolle	148,053	Pfd.	177,664
Kaffee	390,362	„	171,759
Aus Bremen:			
Mehl	1,451,680	Pfd.	435,504
Reis	2,901,777	„	901,442
Tabaksblätter und Stengel	826,972	„	449,076
Aus Mecklenburg.			
Weizen	437	Lasten.	131,100
Rüb- und Rappssaat	323	„	130,240

Ausfuhr aus dem freien Verkehr der Niederlande.

	Menge.		Werth in Fl.
Nach dem Zollverein, inkl. Hannover und Oldenburg:			
Roggen	14,994	Lasten.	2,998,800
Häute, rohe	—		924,510
Roheisen	—		3,548,987
Indigo	201,070	Pfd.	1,206,420
Baumwolle, rohe	25,905,420	„	15,543,252
Kaffee	34,722,471	„	15,277,887
Kupfer, rohes, Gar- u. Erz	1,240,332	„	1,240,332
Krapp, unberaubter feiner	1,205,883	„	723,530
Guano	5,868,197	„	938,912
Reis	13,537,868	„	4,061,360
Salpeter, roher	3,159,207	„	947,762
Tabaksblätter und Stiele	2,774,889	„	1,380,556
Zinn	1,242,248	„	1,242,248
Wolle	963,214	„	1,155,857
Rohseide	309,709	„	3,176,508
Nach Hannover:			
Kaffee	3,286,711	„	1,446,153
Nach Hamburg:			
Droguerien	—		243,020
Häute, rohe	—		198,085

	Menge.		Werth in Fl.
Kerzen, Wachs-, Wallrath- rc.	204,282	Pfd.	490,277
Käse	997,174	„	349,011
Zimmet	31,032	„	186,192
Kaffee	2,044,100	„	899,404
Zucker, raffinirter, Melis rc.	1,831,317	„	732,527
Zinn	173,190	„	173,190

Schifffahrt. Auch die Schifffahrtsbewegung der Niederlande war im Jahre 1860 eine beträchtlich größere als in 1859.

Einklarirt sind überhaupt 8217 beladene Schiffe von 1,591,419 Tonnen und 497 Ballastschiffe von 66,415 Tonnen. Die Zahl der beladenen Schiffe hat demnach um 571, ihre Tragfähigkeit um 134,939 Tonnen zugenommen; die Zahl der in Ballast eingelaufenen Schiffe betrug zwar 1 weniger, ihr Tonnengehalt aber 8123 Tonnen mehr als im Vorjahre.

Die Preußische Flagge war beim Eingange mit 105 beladenen Schiffen von 24,047 Tonnen (im Vorjahre: 80 von 17,336 Tonnen) betheiligt. Von diesen Schiffen hatten 78 ihre Ladung in Preußischen Häfen eingenommen; 12 kamen aus Rußland, 9 aus den Vereinigten Staaten, 2 aus Mecklenburg, 2 aus Java, 1 aus Schweden, 1 aus Frankreich.

Ausklarirt wurden im Ganzen, und zwar mit Ladung: 5016 Schiffe von 1,062,385 Tonnen (446 Schiffe und 122,279 Tonnen mehr als im Vorjahre); in Ballast: 3985 Schiffe von 674,761 Tonnen (Zunahme 442 Schiffe, 103,260 Tonnen).

Der Antheil der Preußischen Flagge an dem ausgehenden Verkehr belief sich auf 50 beladene Schiffe von 12,122 Tonnen (gegen 35 von 9814 Tonnen in 1859) und 55 beballastete Schiffe von 14,077 Tonnen (gegen 43 von 9100 Tonnen in 1859). Von den beladenen Schiffen sind 24 nach Preußen, 6 nach Großbritannien, 6 nach den Vereinigten Staaten, 5 nach Rußland, 3 nach Schweden, 2 nach Dänemark und je 1 nach Bremen, Hamburg, Ostindien und den La-Plata-Staaten gegangen, während die in Ballast ausgelaufenen Schiffe folgende Bestimmungen hatten: nach Großbritannieu 21, Preußen 11, Rußland 5, auf Ordres 18.

Auf die **Dampfschifffahrt** entfallen beim Eingange 1607 beladene Schiffe von 518,692 Tonnen (darunter 6 Preeußische von 1860 Tonnen) und 84 beballastete von 38,902 Tonnen; beim Ausgange 1672 beladene Schiffe von 553,271 Tonnen (darunter 3 Preußische von 897 Tonnen) und 27 beballastete von 7846 Tonnen (darunter 2 Preußische von 758 Tonnen). Die Vergleichung mit dem Vorjahre ergiebt eine Abnahme der mit Ladung eingelaufenen Dampfschiffe um 9 Schiffe und 2404 Tonnen, dagegen eine Zunahme der in Ballast eingelaufenen um 69 Schiffe und 37,909 Tonnen, während die Gesammtzahl der mit Ladung ausgelaufenen Dampfschiffe um 63 und ihre Tragfähigkeit um 34,445 Tonnen, die der in Ballast ausgelaufenen um 18 und ihre Tragfähigkeit um 5255 Tonnen gestiegen ist.

Die **frequentesten Seehäfen der Niederlande**, unter Angabe ihres gesammten Schiffsverkehrs im Jahre 1860 und des Antheils, welchen die Preußische Flagge daran genommen, waren die nachstehend aufgeführten:

		Mit Ladung. Schiffe.	Mit Ladung. Tonnen.	In Ballast. Schiffe.	In Ballast. Tonnen.
Rotterdam	einklar.	2,369	666,431	80	7,408
	darunter Preußische	44	13,395	—	—
	ausklar.	2,046	597,145	739	150,683
	darunter Preußische	21	7,561	21	6,064
Amsterdam	einklar.	1,997	411,175	15	2,605
	darunter Preußische	42	7,791	—	—
	ausklar.	1,472	277,527	694	158,148
	darunter Preußische	27	4,317	19	5,416

		Mit Ladung. Schiffe.	Mit Ladung. Tonnen.	In Ballast. Schiffe.	In Ballast. Tonnen.
Schiedam	einklar	671	107,041	—	—
	darunter Preußische	7	892	—	—
	ausklar	58	7,381	387	68,871
	darunter Preußische	—	—	5	644
Harlingen	einklar	512	72,362	75	30,982
	darunter Preußische	2	145	—	—
	ausklar	367	67,125	225	30,689
	darunter Preußische	1	80	1	65
Helder	einklar	256	66,534	14	808
	darunter Preußische	1	325	—	—
	ausklar	65	22,411	262	72,337
Dordrecht	einklar	326	54,951	—	—
	darunter Preußische	1	164	—	—
	ausklar	124	19,433	196	33,265
	darunter Preußische	1	164	—	—
Delfzyl	einklar	340	26,622	54	2,984
	darunter Preußische	1	172	—	—
	ausklar	63	3,734	344	27,866
	darunter Preußische	—	—	1	172
Groningen	einklar	446	24,066	15	1,003
	darunter Preußische	1	53	—	—
	ausklar	255	15,432	230	14,989
	darunter Preußische	—	—	1	53
Purmerend	einklar	86	24,530	1	65
	ausklar	12	2,285	90	25,285
Edam	einklar	88	20,420	—	—
	ausklar	2	694	69	1,629
	darunter Preußische	—	—	1	374
Zaandam	einklar	135	15,191	—	—
	darunter Preußische	6	1,110	—	—
	ausklar	15	905	51	8,564
	darunter Preußische	—	—	6	1,289
Termunterzyl	einklar	238	14,367	10	319
	ausklar	24	1,071	214	11,732
Zwolle	einklar	136	14,133	—	—
	ausklar	59	4,349	68	6,390
Kampen	einklar	74	13,207	1	67
	ausklar	53	11,346	17	1,764

Was speziell den Verkehr mit den Preußischen Ostseehäfen betrifft, so sind im Jahre 1860 aus Preußen 663 Schiffe (gegen 416 im Vorjahre) angekommen und nach Preußen 263 Schiffe (gegen 264 im Vorjahre) abgesegelt. Hierbei waren die einzelnen Flaggen in folgenden Verhältnissen betheiligt:

Flagge.	Eingelaufene Schiffe. Beladen.	Eingelaufene Schiffe. In Ballast.	Ausgesegelte Schiffe. Beladen.	Ausgesegelte Schiffe. In Ballast.
Niederländische	388	—	106	56
Englische	1	—	1	1
Schwedische	—	—	1	—
Norwegische	23	—	2	5
Dänische	57	—	8	7
Preußische	78	—	24	11
Hannoversche	92	2	22	11
Mecklenburger	13	—	1	1
Oldenburger	3	—	2	—
Hamburger	5	—	2	1
Lübecker	1	—	—	1
Total..	661	2	169	94
worunter Dampfschiffe:	33 Niederländische und 6 Preußische.		30 Niederländische, 1 Englisches und 4 Preußische.	

In der Küstenfahrt zwischen Niederländischen Häfen wurden 142 Schiffe von 5148 Tonnen mit Ladung und 32 Schiffe von 1238 Tonnen in Ballast ein- und ausklarirt. Die Gesammtzahl der hierbei beschäftigten Fahrzeuge ist seit dem Vorjahre von 238 auf 174 herabgegangen.

Den Stand der Niederländischen Rhederei am Schlusse der Jahre 1859 und 1860 zeigt die nachstehende Uebersicht:

Schiffsgattung.	1859. Zahl.	1859. Tragfähigkeit. Lasten.	1860. Zahl.	1860. Tragfähigkeit. Lasten.
Klipper	4	1,567	4	1,567
Fregatten	156	62,224	145	58,007
Barken	410	122,072	387	115,089
Briggs	140	16,828	149	17,639
Schooner	345	28,659	357	29,549
Brigantinen und Barkantinen	3	306	2	186
Galiassen und Galioten	296	18,389	303	18,799
Koffen	601	36,323	564	34,528
Hucker	30	1,675	29	1,602
Dampfboote	41	7,023	42	6,873
Schiffe von weniger als 50 Lasten Tragfähigkeit	380	10,609	379	10,547
Zusammen..	2,406	305,675	2,361	294,386

Die Silberminen im westlichen Utah.

Die natürlichen Reichthümer Kaliforniens und der angrenzenden Gebirgslande scheinen in der That unerschöpflich zu sein. Während die Goldgewinnung im Sakramento-Thale nach mehr als zehnjährigem Betriebe noch immer in unvermindertem Umfange fortdauert, hat sich auf dem Ostabhange der Sierra Nevada ein zweites Eldorado entwickelt, das allerdings nur im uneigentlichen Sinne so genannt werden kann, da es hier nicht Gold, sondern Silber ist, welches die Natur mit verschwenderischer Hand dem Menschen darreicht. Die Entdeckung der Silberlager am Carson-Flusse fällt in das Jahr 1859, doch hat die Ausbeutung derselben erst seit dem Frühjahr 1860 sich zu größerem Umfange ausgedehnt. Es sind hierbei ganz ähnliche Erscheinungen, wie bei der ersten Auffindung des Goldes, hervorgetreten; so lesen wir in dem letzten Jahresbericht der New-Yorker Handelskammer: der Strom der Auswanderung aus allen Theilen Kaliforniens nach den Washoe-Minen — dies ist der gewöhnliche Name des neuen Silberdistrikts — sei so stark gewesen, daß in den ersten Monaten der Saison der Handel völlig stillgestanden habe. Aus einer menschenleeren Wildniß hat das Carson-Thal in kurzer Zeit sich in eine lebhafte Industrie-Landschaft verwandelt. Die Anlage der erforderlichen Einrichtungen war mit Schwierigkeiten verbunden, die eben nur der kühne Unternehmungsgeist der Kalifornier so rasch und erfolgreich überwinden konnte, denn nicht nur die Maschinen und Geräthe zur Ausbeutung der Minen, sondern auch der gesammte Lebensbedarf der Arbeiter mußten auf dem Rücken von Maulthieren über die Sierra Nevada transportirt werden. Dennoch waren am Ende des vorigen Jahres schon mehr als 20 Hüttenwerke zum Mahlen und Amalgamiren der Erze (quartz mills) am Carson in Thätigkeit, während eine große Zahl von Sägemühlen den Einwanderern das Material zur Erbauung ihrer Wohnungen lieferte. Man hat in Europa diesen Vorgängen bisher nur geringe Beachtung geschenkt, was sich theils aus der Entlegenheit des Schauplatzes, theils daraus erklären mag, daß man die Behauptungen von dem massenhaften Vorkommen und der ungewöhnlichen Ergiebigkeit der Silbererze für übertrieben hielt. Die näheren Nachrichten, welche einmal in dem vorerwähnten Handelskammerberichte, sodann in einem vom 30. Juni d. J. datirten amtlichen Bericht des Belgischen Konsuls zu San Franzisko vor uns liegen, bestätigen indeß das Gegentheil. Einen annähernden Begriff von dem Reichthum der Washoe-Minen kann schon die Thatsache

geben, daß der Preis, welchen die Besitzer der Erzmühlen für das Mahlen und Amalgamiren der Erze sich zahlen lassen (worunter also die Kosten der Förderung und Aufbereitung nicht mitbegriffen sind), von 25 bis 50 Doll. pro Tonne variirt, während in den älteren Kalifornischen Silberbergwerken dieselbe Operation nur 4 bis 5 Doll. kostet und auch nicht viel mehr kosten darf, da beispielsweise in Graß-Valley, einem der reichsten dieser Werke, die gesammte Ausbeute nur etwa 20 Doll. pro Tonne beträgt. Dagegen liefern die Erze von Washoe gemeinhin eine Ausbeute von 300 bis 400 Doll.; ja es finden sich sogar solche, die 1000 bis 1200 Doll. pro Tonne ergeben. Der Werth der Erze wird dadurch sehr erhöht, daß sie eine bedeutende Beimischung von Gold enthalten. Bisher wurden nur die geringeren Erze an Ort und Stelle reduzirt, die reicheren dagegen mit enormem Kostenaufwande (120 Doll. pro Ton) nach San Franzisko transportirt, und von da zum großen Theile nach Europa gesendet. In letzter Zeit sind jedoch bei Virginia City (am Carson) viele neue Amalgamirwerke entstanden, so daß künftig der Export der fertigen Silberbarren die Regel bilden wird. An genauen Nachrichten über den Umfang der Produktion fehlt es noch; einigen Anhalt geben die Operationen der Vereinigten Staaten-Münze in San Franzisko, deren Silber-Ausprägung im Jahre 1859 nur 45,663 Unzen, in 1860 aber 183,156 Unzen betrug. Der Zuwachs kann fast ausschließlich auf Rechnung der Washoe-Minen geschrieben werden. Der Werth der in 1860 nach Europa exportirten Erze belief sich nach den Ausweisen des Zollamts in San Franzisko auf 416,613 Doll. Außerdem wurde etwa für 150,000 Doll. Washoe-Silber auf den Werken von San Franzisko in Barren umgeschmolzen. Die Zahl der im Carson-Thale angesiedelten Kalifornier hat sich in dem Maße vermehrt, daß man neuerdings bei der Regierung in Washington den Antrag gestellt hat, diesen Bezirk dem Staate Kalifornien einzuverleiben, welcher den Einwanderern bessere Garantien bietet als die theokratische Verwaltung der Mormonen. Außer den Washoe-Minen hat man auch weiter südlich reiche Silbergänge entdeckt; es werden insbesondere die Minen von Visalia, Esmeralda und Coso genannt. Auch hier haben sich zahlreiche Gesellschaften zur Ausbeutung des Bergsegens gebildet. Der Bezirk von Esmeralda ist mit Rücksicht auf den bedeutenden Anwachs seiner Bevölkerung vor Kurzem zu einer besonderen Grafschaft erhoben worden. Es mag noch erwähnt sein, daß auch das Quecksilber, von welchem bei der Silberproduktion so große Mengen verbraucht werden, sich in Kalifornien an mehreren Stellen findet. Die bedeutendsten Quecksilberbergwerke sind die von Neu-Almaden, Neu-Idria, Enriquita und Guadaloupe. Die Produktion übersteigt den Verbrauch so sehr, daß im ersten Halbjahr 1861 nicht weniger als 14,782 Flaschen dieses Metalls von San Franzisko exportirt werden konnten. Ganz kürzlich ist wieder bei den warmen Quellen von Napa (Mount Helena) ein sehr reicher Zinnober entdeckt worden. Der Preis des Quecksilbers ist bis auf 40 Cents pro Pfd. gesunken.

Marseilles Seidengeschäft in 1860 und 1861.

	Angekommen		Verkauft		Vorrath am 31. Dezember	
	1860	1861	1860	1861	1860	1861
	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.	Kilogr.
Kokons aus der Türkei	832,000	648,000	695,000	414,000	305,000	370,000
Rohseide aus Broussa	790,000	922,000	352,000	201,000	138,000	180,000
» » Syrien	460,000	578,000	175,000	324,000	170,000	156,000
» » Salonika	186,000	156,000	14,000	58,000	44,000	22,000
» » Smyrna	35,000	65,000	4,000	9,000	5,000	5,000
» » Griechenland	35,000	12,000	16,000	5,000	10,000	12,000
» » Persien	7,100,000	5,852,000	5,350,000	3,414,000	800,000	1,865,000
» » Bengal	308,000	682,000	154,000	26,000	64,000	45,000
» » China und Japan	7,200,000	7,800,000	395,000	763,000	463,000	339,000

Ergebnisse der Seidentrocknungs-Anstalt zu Lyon in den Jahren 1852 bis 1861.

Die Quantität der in der Trocken-Anstalt von Lyon während der letzten 10 Jahre konditionirten Seide war:

im Jahre	verarbeitete Seide Kilogr.	Rohseide Kilogr.	Zusammen Kilogr.
1852	18,980	7,165	2,270,000
1853	23,200	9,523	2,833,500
1854	21,455	7,314	2 400,000
1855	27,370	8,647	3,030,000
1856	25,800	9,600	2,850,000
1857	19,595	8,700	2,067,000
1858	27,370	10,955	2,953,000
1859	24,500	9,310	2,523,000
1860	26,300	13,504	2,817,000
1861	20,580	10,150	2,215,000

Mittheilungen.

Stralsund, Ende Januar. Ueberblickt man den Verlauf und das Ergebniß des hiesigen Handelsgeschäftes während des verflossenen Jahres, so findet man zwar keine besonders glänzenden Resultate, aber doch solche, die nicht als ganz ungünstig gelten können. — Die Ernte des Jahres 1860 zeichnete sich zwar einigermaßen durch ihre Quantität, keineswegs aber durch ihre Qualität aus, welche letztere höchst mangelhaft war. Da nun trotzdem die Einkäufe von Getreide zu hohen Preisen hier statt hatten, der Begehr in England aber schwach blieb, so konnten nur, meistens unter nicht vortheilhaften Bedingungen, Geschäfte zu Stande kommen. Ein großer Theil des nach England abgesandten Getreides mußte denn in Aussicht besserer Preise gelagert werden. Die Resultate der Ernte von 1861 gaben dem Getreidegeschäfte neue Anregung und neues Leben. In Frankreich entstand die Befürchtung hoher Brodpreise durch die aus fast allen Departements eingegangenen Berichte über schlechten Ausfall der Ernte. Das Französische Gouvernement glaubte, den hieraus entstehenden Mißständen dadurch zu begegnen, daß es sich schleunigst aller disponiblen Vorräthe von Weizen in den Ostseeprovinzen zu hohen Preisen zu versichern suchte. In Holland

und Belgien zeigte sich, da auch hier die Ernte unzulänglich ausgefallen war, ebenfalls großer Begehr für Getreide. — Diese Umstände kamen den hiesigen Inhabern von Getreidevorräthen zu statten. Es gelang ihnen, durch raschen Export ihrer Vorräthe nach Holland und Belgien, einen Verkauf derselben zu gewinnbringenden Preisen zu bewirken, was um so erfreuender war, da die Nachfrage nicht anhielt und die Preise bald darauf wieder zurückgingen. Diejenigen der hiesigen Kaufleute, welche vor dieser Konjunktur ihr Getreide bereits nach England verschifft und nothgedrungen daselbst gelagert hatten, haben, da die Flauheit dort anhielt, sogar noch zunahm, dagegen Verluste erlitten. — Die Getreideausfuhr der Städte Stralsund, Greifswald und Wolgast pro 1861 stellt sich wie folgt:

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Erbsen.	Rübsen.
	Schffl.	Schffl.	Schffl.	Schffl.	Schffl.	Schffl.
Stralsund ..	499,262	35,640	189,624	87,609	1,499	16,241
Greifswald .	77,398	14,425	83,348	30,180	1,069	—
Wolgast.....	350,653	71,810	91,745	9,237	13,438	—
zusammen	927,313	121,875	364,717	127,026	16,006	16,241

außerdem von Stralsund 20,399 Schffl. Malz. — Die diesjährige Getreide-Ernte hat nur einen sehr mäßigen Einschnitt gewährt, der diesmal auch nicht durch die höhere Güte des Produktes ausgeglichen wird, da die im Herbst anfänglich gezahlten Preise gewichen sind, und aller Voraussicht nach noch eine weitere Reduktion zu erfahren haben mögen. Hierdurch werden namentlich diejenigen Pächter und Gutsbesitzer, die in den letzten Jahren zu hohem Zins gepachtet oder gekauft haben, allerdings ziemlich hart betroffen. Es steht indeß zu hoffen, daß sie durch einen erhöhten Aufwand von Intelligenz und Betriebsamkeit befähigt sein werden, diese Kalamitäten dennoch zu überwinden. Hierin scheint ihnen selbst schon die Natur Hülfe bringen zu wollen, indem die Witterung bei der Herbstbestellung äußerst günstig gewesen, durch späteren Regen auch den anfänglich durch Mäuse angerichteten ziemlich bedeutenden Verheerungen ein Ziel gesetzt worden, und der Stand der Saaten jetzt der Art ist, daß dieselben recht gute Erträge zu versprechen scheinen. Ungleich günstigerer Resultate als der besonders mit dem Getreide-Exporte sich beschäftigende Handel hat die hiesige Rhederei in diesem Jahre sich zu erfreuen gehabt. Ein ziemlich lebhafter, durch die gewonnene Sicherheit auf allen Meeren sich fortwährend ausdehnender Seeverkehr und die in Folge dessen gesteigerten Frachten haben unserer Schifffahrt, selbst nach Abrechnung der durch die Herbststürme erlittenen vielfachen Havarien und Einbußen — die Stralsunder Rhederei hat allein 12 Schiffe verloren — noch immer recht gute Erträge verschafft. Der Aufschwung der Rhederei dauert fort. Die Zahl der Schiffe wächst von Jahr zu Jahr und hat sich auch im letzten Jahre wieder vermehrt. Am 31. Dezember 1861 waren vorhanden: in Stralsund 163 Schiffe (gegen 154 im Vorjahr) von 20,479 Normallasten; in Greifswald 47 Schiffe von 7322 Normallasten; in Wolgast 51 Schiffe von 5524 Normallasten.

Königsberg, 10. Februar. In allen Zweigen unseres Handels war den ganzen Monat Januar hindurch große Stille vorherrschend. Von Außen fehlte dem Verkehr jede Anregung wegen der Mattigkeit aller Europäischen Hauptmärkte, im Innern der Provinz aber trat ihm die schlechte Beschaffenheit der Landwege hindernd entgegen, welche in Folge der zwischen heftigem Frost und Thauwetter schwankenden Witterung vieler Orten einen großen Theil des Monats hindurch ganz unpassirbar geworden waren. Wäre letzteres nicht der Fall gewesen, so würde es den Landmärkten wenigstens im Getreidehandel nicht an Belebtheit gefehlt haben, denn ungeachtet der geringen Kauflust, die sich auswärts zeigt, blieb hier die Meinung für einen neuen günstigen Aufschwung des Geschäfts zum nächsten Frühjahre doch so fest, daß man selbst zu den anhaltend hohen Preisen fortdauernd bemüht war, größere Ansammlungen zu machen. Erst gegen das Ende des Monats Januar übte die Flauheit der auswärtigen Märkte und der dortige Rückgang der Preise auch auf die hiesigen eine Wirkung, und es sind daher die Preisnotirungen der verschiedenen Getreidegattungen ultimo Januar meistens etwas niedriger als ultimo Dezember. — Am Schluße des Januar wurden nämlich gezahlt pro Scheffel: Weizen 118—130 Pfd. 88½ à 100 Sgr., Roggen 114—126 Pfd. 50 à 61½ Sgr.; auf Lieferung pro Frühjahr 120 Pfd. 59½ Sgr., pro Mai und Juni 120 Pfd. 58½ Sgr., Gerste 95—104 Pfd 42 à 48 Sgr., Hafer 65—75 Pfd. 22 à 29 Sgr., Erbsen, weiße, 54 à 58 Sgr., graue 55 à 80 Sgr., Bohnen 58 à 60 Sgr. Die stärkeren Zufuhren, welche gegenwärtig bei den besseren Wegen vom Lande zur Stadt strömen, werden voraussichtlich auf einen weiteren Rückgang der Preise wirken, welcher auch nöthig ist, wenn das Geschäft zum Frühjahr eine gesunde Grundlage erhalten soll. Neben dem Getreidehandel zeigte allein der Handel mit Flachs im Laufe des Monats Januar einige Regsamkeit in Folge belangreicherer Kauforedres, die von den Schlesischen, Böhmischen und Westphälischen Fabriken hierher kamen. Sie wurden theils aus den geringen alten Vorräthen, theils aus dem, was von dem neuen Produkte bereits angesammelt ist, befriedigt. Man bewilligte höhere Preise, und zwar pro Ctr.: für Oberländer 14 à 15 Rthlr., für geweichte Russische Flachse 13½ à 14½ Rthlr., für Slanitzflachs 11 à 12 Rthlr. In den übrigen Zweigen unseres Handels war der Umsatz sehr geringe. Es behaupteten sich indessen durchweg die Preise auf der seitherigen ungewöhnlichen Höhe, welche der Spekulation keine Ermunterung giebt.

Thorn, 9. Februar. Nachdem endlich Anfang des Monats durch die eingetretene kalte Witterung die beinahe grundlosen Wege passirbar wurden, haben wir so bedeutende Getreide-Zufuhr erhalten, wie solche seit langer Zeit nicht zur Stadt gebracht ist. Die inzwischen haltbar gewordene Eisdecke der Weichsel hat gleichfalls zur Belebung des Verkehrs bedeutend beigetragen und kam insofern unseren Getreidehändlern sehr zu statten, als dieselbe Januar/Februar-Lieferungen nach Danzig erleichterte; auf Grund früherer Verkäufe wurden im Januar 10,150 Ctr., ungefähr 200 Last, zum größeren Theile Weizen und Roggen per Bahn verladen. Durch die fortdauernd weichenden Notirungen in England, denen natürlich auch unsere Exportplätze folgen, ist augenblicklich sowohl im Angebot wie im weiteren Verkauf von Weizen ein Stillstand im Geschäft eingetreten; die Zufuhren dieser Frucht sind meistens Abwickelungen früherer Verschlüsse, deren Lieferzeit jetzt bald beendigt ist. Wie in anderen, der Eisenbahn nahe gelegenen Gegenden, beginnen auch unsere größeren Besitzer direkte Getreide-Verladungen nach Danzig, und erzielen, wenn die Lieferung in schöner Qualität geschieht, allerdings vortheilhaftere Preise, als ihnen hier bewilligt werden. Die Preise schwankten für Weizen zwischen 55—76 Rthlr., für Roggen 38—44 Rthlr., für Erbsen 36—42 Rthlr., je nach Verhältniß der Qualität. Nach den ungefähren Ermittelungen betrugen die Zufuhren gegen 600 Last Weizen, 1000 Last Roggen, 150 Last Erbsen, 20 Last sonstige Cerealien. Der Geldbedarf war im Januar nicht so bedeutend, als man bei den großen Lieferungen anzunehmen berechtigt war. Die früher gezahlten großen Angelder absorbirten einen bedeutenden Theil der Kaufgelder und lassen nur kleine Summen zur Abwickelung gelangen.

Memel, 10. Februar. Unsere Verbindung mit der See war, trotz der strengen Kälte, welche beinahe während des ganzen vorigen Monats herrschte, nicht unterbrochen, wie es denn überhaupt im Durchschnitt kaum alle 4 bis 5 Jahre vorkommt, daß unser Hafen und selbst dann nur auf kurze Zeit durch Eis gesperrt wird. Es ist dieser günstige Umstand eine Folge der unmittelbaren Lage unserer Stadt an der See, da jede, selbst die stärkste hier vorkommende Eisbildung bei Nord- oder Westwinden von den Wellen gebrochen und mit einer veränderten Windrichtung, oder beim Nachlassen des Windes von der Strömung des Haffs in das Meer getrieben wird. Obwohl während des vorigen Monats 3 Schiffe mit Ballast und 2 mit Dachpfannen in den Hafen kamen, während 17 Schiffe versegelten, so war doch die Stille im Geschäft eine um diese Jahreszeit hier zwar nicht ungewöhnliche, aber doch bemerkbare. Der hauptsächlichste unserer Stapel-Artikel, Holz, ruht um diese Zeit gänzlich, erst mit dem

Eintritt der neuen Bauperiode beginnt dafür in England mehr Leben und für Memel die Zeit umfangreicher Verschiffungen. Die 11 für Großbritannien bestimmten Holzladungen, welche während des Januar expedirt wurden, waren theils die letzten Verschiffungen vorjähriger Ordres, theils bestanden sie in Stäben, für welche sich in England Begehr einstellte, als die Amerikanischen Verwickelungen einen Krieg in Aussicht stellten. Wäre es wirklich zum Kriege gekommen, so hätten Stäbe vielleicht eine glänzende Periode zu erwarten gehabt, da in solchen Fällen erfahrungsmäßig der Bedarf an Fässern für die Flotte ein kolossaler ist und trotz der großen in den Händen der Regierung befindlichen Vorräthe davon sofort sehr umfangreiche Reserveläger hergestellt werden. Die sonstigen Verschiffungen von Holzwaaren bestanden in einer Ladung — 240 Schock — Stäben nach Oporto, einer Ladung Fichten Rippen, Planken und Dielen nach Montevideo und einer Ladung Eichen Balken, Barthölzer, Eichen Planken und Dielen nach Oran. Die Gesammtheit der verschifften Holzwaaren bestand in 4382 Stück fichtenen Balken, 4751 Stück Sleeper, 1365 Stück halbe Sleeper, 95 Stück Mauerlatten, 1359 Stück Rippen, 4166 Stück Latten, 47 Faden Splittholz, 14,861 Stück Planken, 4325 Stück Dielen, 382 Stück Eichen Balken, 74 Stück Eichen Wagenschoß, 128 Stück Eichen Barthölzern, 671 Stück Eichen Planken, 1367 Schock Stäben. Unsere sonstigen Waaren-Zufuhren sind, mit Ausnahme von Flachs, höchst unbedeutend gewesen und umfassen nur:

					pr. Scheffel.				
ca.	50	Last	Weizen	bez. mit	90	Sgr.	von	127	Pfd.
„	60	„	Roggen	„	59—60	„	„	120	„
„	20	„	Gerste	„	38—40	„	„	100	„
„	40	„	Hafer	„	25—26	„	„	70	„
„	37	„	Erbsen	„	70—75	„			
„	5	„	Hanfsaat	„	45	„			
„	120	„	Leinsaat	„	62—75	„	„	104—108	Pfd.

„ 9000 Ctr. Szameiter Flachs bez. mit 10⅓ Rthlr. pr. Ctr.

Im Flachsgeschäft war es ziemlich lebhaft, da jetzt die Zeit des Einkaufes für Szameiter 4 Brand gekommen ist. Auf den Märkten Schottlands dagegen können wir für den Augenblick nicht konkurriren, da dort von Riga Flachse auf Lieferung billiger ausgeboten werden als sie nicht nur hier, sondern in Riga selbst einzukaufen sind. Ob diese Lieferungsgeschäfte den Rigaer Häusern Gewinn bringen werden, hängt natürlich ganz davon ab, ob es ihnen gelingt, später erheblich billiger einzukaufen. Jedenfalls sind jetzt die Russischen Händler bei Verkäufen nach England durch den Stand des Wechselkourses auf London und die gesunkene Russische Valuta in großem Vortheile und erschweren uns die Konkurrenz. Der Versand von Lumpen bestand in 2 Ladungen — 4511 Ctr. — nach England, ebendahin gingen eine Ladung (3560 Ctr.) Knochen, 490 Ctr. Oelkuchen und 560 Decher Kalbfelle.

Tilsit, 9. Februar. Das Getreidegeschäft war am Anfange des vergangenen Monats Januar ziemlich lebhaft, in Folge mehrerer Kauf-Orders von Königsberg und Memel. Späterhin erhielt sich die Kauflust nur bei ermäßigten Preisen. Die Beseitigung des Englisch-Amerikanischen Konflikts hat unsern Gutsbesitzern die Basis ihrer Spekulation genommen und wir haben bei den schönen Winterwegen recht ansehnliche Marktzufuhren gehabt. Die Marktpreise haben sich dennoch wenig verringert, weil zum Konsum starke Ankäufe gemacht wurden. Zur Lieferung im Frühjahr wurden verschlossen: für Königsberg ca. 60 Last Weizen, 320 Last Roggen, 110 Last Hafer, 85 Last Gerste, 10 Last Leinsaat, und für Memel ca. 10 Last Weizen, 50 Last Roggen, 20 Last Gerste, 20 Last Leinsaat, meistens Russisches Gut. Man zahlte für Weizen 128 Pfd. 95 Sgr. Roggen 117 bis 120 Pfd. 57 bis 59 Sgr., Gerste 100 Pfd. 43½ Sgr., Hafer 74 Pfd. 28 Sgr., Leinsaat 105 Pfd. 70 Sgr. franko Königsberg und Memel. Nach Berichten aus Rußland ist dort Weizen wenig vorhanden, aber nur in schwerer und guter Qualität. Roggen viel vorräthig, meistens unter 117 Pfd., und 120 Pfd. selten. Gerste ziemlich viel von 100 Pfd. Hafer meistens 65—70 Pfd. schwer reichlich vorhanden. In unsern Beständen bleiben ca. 320 Last Weizen, 250 Last Roggen, 270 Last Gerste, 600 Last Hafer, 20 Last Erbsen, 30 Last Wicken, 600 Last Leinsaat. Unsere Oelmühlen waren zwar in regelmäßigem Betriebe, doch ist für Leinöl und Leinkuchen keine Frage gewesen, und nur in raffinirtem Rüböl à 13¾ bis 15 Rthlr. pro Centner Mehreres umgegangen. Von den übrigen Fabriken heben wir besonders diejenigen hervor, welche Corduan verfertigen und glänzende Geschäfte machen. Für hiesigen Flachs liefen ziemlich bedeutende Kauf-Orders ein, die wegen der geringen Vorräthe, auch wegen mangelnder Qualität, nur theilweise ausgeführt werden konnten. Es mögen ca. 2000 Ctr. à 70—72 Sgr. pro 31 Zoll-Pfd. für Memel verschlossen sein. Feine Heede steht im gleichen Preise und es gingen davon 80 Ctr. nach Königsberg und 40 Ctr. nach Memel. Im Holzgeschäft sind 10,000 Stck. Sleepers nach Memel verkauft; in Planken und Dielen ist noch nichts umgegangen. Spiritus wird von Destillateuren mit 18⅓ Rthlr. pro 8000 pCt. Tralles bezahlt. Die Spedition nach Rußland ist schwach, ebenso gehen Thee, Schnittwaaren und kurze Waaren nur in geringem Umfange über die Grenze, der Geldmangel in Rußland dauert fort. Der Ankauf Russischer Papier-Rubel war recht lebhaft und man zahlte hier über den Berliner Kours von 27⅚—28⅙ Sgr.

Görlitz, 8. Februar. Flaue Stimmung beherrschte auch im Januar das Tuchgeschäft und wenn man gehofft hatte, daß die eingetretene friedliche Lösung des Englisch-Amerikanischen Konfliktes eine Wiederbelebung des Exportes nach Amerika in ihrem unmittelbaren Gefolge haben würde, so ist diese günstige Wendung im Geschäfte bis jetzt doch noch nicht eingetreten. Der Handel nach den südlichen Staaten Europas liegt eben noch so darnieder, wie es seit Monaten der Fall gewesen ist. — Die Lage, in welche dadurch unsere Tuchfabrikation gedrängt worden, wird durch die andauernd ungünstigen Geschäftsverhältnisse immer bedrohlicher. — Was dagegen unsere Maschinenbau-Anstalten und insbesondere die am hiesigen Orte befindliche Eisenbahnwagenfabrik betrifft, so erfreuen sich dieselben einer unausgesetzten regen Thätigkeit. Sie haben sich, gestützt auf Intelligenz und solide Grundsätze, rasch entwickelt und bereits eine Ausdehnung gewonnen, daß sie umfassenden Ansprüchen im Bereich des Maschinen- und Eisenbahnbedarfes genügen können. Das Renommé der Wagenfabrik besonders hat sich bis in die weitesten Kreise Achtung und Ansehen verschafft und ist die Anstalt mit Bestellungen für das ganze Jahr und darüber hinaus versorgt.

Magdeburg, 9. Februar. Die Haltung des Zuckermarkts sowohl für rohe als raffinirte Waaren war bis gegen Ende des Monats Januar, wo die Kauflust etwas nachließ, eine sehr befriedigende. Es wurden im Laufe des Januars ca. 110,000 Ctr. Rohzucker verkauft, darunter etwa 8000 Ctr. aus der vorjährigen Campagne. Die Preise für erstes Produkt blieben zuletzt auf 11—12½ Rthlr. nach Qualität; für raffinirten Zucker 14½ und 14⅔—15 und 15⅓ Rthlr. Im Getreidehandel war im Januar wenig Bewegung. Die kleinen Zufuhren vom Lande fanden noch die leichteste Verwendung zum Versand und wurde dadurch eine weitere wesentliche Preis-Ermäßigung verhindert. Weizen gilt 72—75 Rthlr.; bei wieder geöffneter Schifffahrt werden sehr große Zufuhren aus Sachsen und Böhmen erwartet. Roggen gilt 55 Rthlr., Gerste 37—38½ Rthlr., Hafer 24—25 Rthlr. Hülsenfrüchte sind ohne Begehr. Auch im Spiritus- und Produkten-Geschäft war wenig Leben. Der Export des ersteren Artikels ist sehr unbedeutend, da den südlichen Häfen nach wie vor bedeutende Quantitäten von Amerika zufließen. Im Königreich Polen wird auf den ins Ausland gehenden Spiritus ca. 5 Rthlr. pro Oxhoft Vergütung gewährt, was nicht ohne Rückwirkung auf das inländische Geschäft bleiben dürfte. Die Versuche, Rübenzucker nach dem Auslande abzusetzen, erhalten sich ziemlich rege und sind dem Vernehmen nach wieder neue Verkäufe nach Oesterreich zu Stande gekommen.

Crefeld, 8. Februar. Ueber den Geschäftsgang der Seidenwaaren-

fabriken war auch für den verflossenen Monat von wesentlichen Aenderungen nicht zu berichten. Neue Aufträge gingen für dieselben nur sehr spärlich ein und stehen, dem Vernehmen nach, über die Hälfte der in gewöhnlichen Zeiten beschäftigten Stühle gegenwärtig still. Nach Beseitigung der Konflikte zwischen England und Nord-Amerika in der Trent-Angelegenheit schöpften die Fabrikanten neue Hoffnung und kauften Rohseide über den augenblicklichen Bedarf hinaus. Das durch die Kondition gegangene Quantum betrug im vorigen Monat 63,919 Pfd., einschließlich 21,155 Pfd. Asiatischer Seide. Die Kauflust hat aber bald wieder nachgelassen und ist gegenwärtig der Handel in Rohseide so geringfügig wie zuvor. Auch die aus Gladbach und Umgegend eingegangenen Mittheilungen lauten wenig befriedigend. Sowohl die Spinnereibesitzer als auch die Fabrikanten arbeiteten ohne besonderen Gewinn. Letztere führten auch vielfach Klage über den schlechten Eingang ihrer ausstehenden Forderungen. Die Vorräthe von roher Baumwolle werden immer geringer und die Befürchtung, daß dieselben bis März oder April d. J. erschöpft sein werden, wonach dann große Stockungen kaum ausbleiben können, wird immer allgemeiner. Der Fruchthandel war ziemlich still, jedoch hielten sich die Preise fast ebenso hoch wie früher. Nach dem letzten Marktberichte wurde bezahlt für Weizen pr. 200 Pfd. 8 Rthlr. 7½ Sgr., Roggen pr. 200 Pfd. 6 Rthlr. 12½ Sgr., Gerste pr. 200 Pfd. 5 Rthlr. 20 Sgr., Hafer pr. 200 Pfd. 4 Rthlr. 15 Sgr., Kartoffeln pr. 100 Pfd. 1 Rthlr. 5 Sgr. Die Wintersaat steht in hiesiger Gegend durchgängig gut, Roggen außerordentlich üppig; Weizen ist bei dünnerem Stande noch zurück.

La Valette, im Januar. Wenn bisher ein eigener Unstern über allen größeren unterseeischen Telegraphenleitungen zu walten schien, so verdient die jetzt gelungene Herstellung der telegraphischen Kommunikation zwischen Malta und Alexandrien als ein erfreuliches Ereigniß konstatirt zu werden. Die neue Linie ist seit dem 1. November d. J. in Thätigkeit. Sie hat eine Länge von 1400 Engl. Meilen und ist somit, nachdem das transatlantische Kabel sowohl wie der Telegraph des rothen Meeres verunglückt sind, die längste submarine Leitung auf der Erde.

Literatur.

Das Deutsche Allgemeine Handelsgesetzbuch mit Erläuterungen nach den Materialien und Benutzung der sämmtlichen Vorarbeiten von Bornemann, Waldeck, Strohn und Bürgers rc. Herausgegeben von der Allgemeinen Deutschen Verlags-Anstalt, Berlin 1861.

Das in Kurzem bevorstehende Inkrafttreten des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs läßt es dringend wünschenswerth erscheinen, daß man in den betheiligten Kreisen sich möglichst bald und gründlich mit dieser neuen Schöpfung unseres nationalen Rechts vertraut zu machen suche. Für den Nicht-Juristen wird hierbei häufig die Nothwendigkeit eintreten, über die Tragweite und Bedeutung der einzelnen Vorschriften sich näher informiren zu lassen, als das Studium des bloßen Textes dies gestattet. Der vorliegende von sachkundiger Feder mit Berücksichtigung der vorhandenen Vorarbeiten namhafter juristischer Autoritäten verfaßte Kommentar kann zu dem gedachten Zwecke mehr, als andere Kompilationen ähnlicher Tendenz, empfohlen werden. Insbesondere bietet die jedem Titel des Gesetzbuchs vorangeschickte „Vorbemerkung" dem Leser Gelegenheit, eine allgemeine Uebersicht der betreffenden Rechtsmaterie zu gewinnen. Auch für den Juristen, dem es im Drange der Geschäfte nicht möglich sein wird, die umfangreichen Materialien zum Handelsgesetzbuch unmittelbat zu Rathe zu ziehen, dürfte die in Rede stehende Bearbeitung sich als eine werthvolle Hülfe erweisen.

Das Gesellschaftswesen in juristischer und volkswirthschaftlicher Hinsicht unter besonderer Berücksichtigung des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs von W. Auerbach, Dr. jur. & phil. Frankfurt a. M., J. D. Sauerländer, 1861.

In keiner Materie berühren einander die Principien der Rechtswissenschaft und der Nationalökonomie so nahe, wie im Handelsrecht. Wenn daher der Verfasser es unternommen hat, einen der hervorragendsten Abschnitte dieses Rechtsgebiets, das Gesellschaftswesen, gleichzeitig vom juristischen und volkswirthschaftlichen Standpunkte zu beleuchten, so würde schon diese Wahl der Methode, die ebenso neu ist, als sie bei weiterer Anwendung auf verwandte Disciplinen fruchtbringend zu werden verheißt, genügen, um ein günstiges Vorurtheil für das obige Werk zu erwecken. Daß aber der Verfasser auch einer so schwierigen Aufgabe gewachsen war, zeigt die nähere Betrachtung der Art und Weise, wie er den weitschichtigen Stoff zu bemeistern gewußt, und die Resultate seiner Studien in den Zusammenhang eines logisch geordneten Systems gebracht hat. Als ein besonderes Verdienst der Auerbach'schen Arbeit muß hervorgehoben werden, daß in ihr der historische Entwickelungsgang der einzelnen Rechtsinstitute, von den Vorschriften des Corpus Juris herab bis zu denen des neuen Handelsgesetzbuchs, zu klarer Anschauung gelangt; und daß ferner bei den vielfachen in der fraglichen Materie vorhandenen Kontroversen, wie z. B. bei der wichtigen Frage über die Concessionirung der Aktiengesellschaften, auch die von der Meinung des Verfassers abweichenden Ansichten überall in erschöpfender Weise berücksichtigt sind. Das Werk ist in fünf Büchern abgetheilt, welche nach einander die offene und die stille Handelsgesellschaft, die anonyme Gesellschaft, die Commandit-Aktiengesellschaft und die Vereinigung zu einzelnen Handelsgeschäften für gemeinschaftliche Rechnung besprechen. Was die Association unter den s. g. arbeitenden Klassen betrifft, so hat der Verfasser diesen Gegenstand einer besonderen Darstellung vorbehalten.

„Vorwärts!" Magazin für Kaufleute. Herausgegeben von Dr. Ed. Amthor. Neue Folge III. Band. Leipzig, Otto Spamer.

Die Verdienste der hier genannten illustrirten Zeitschrift um die Verbreitung und Förderung wissenschaftlichen Strebens in der Handelswelt sind in diesen Blättern bereits an früherer Stelle (Jahrgang 1861 Bd. II. S. 290) rühmend anerkannt worden. Der Herausgeber ist mit Erfolg bemüht gewesen, dem „Magazin für Kaufleute" seinen Ruf der Vielseitigkeit und aufmerksamen Beachtung aller neuen Vorgänge auf dem kommerziellen Gebiet in vollem Maße zu erhalten. Das beste Zeugniß hierfür gewährt der reichhaltige Stoff, welcher in dem unlängst erschienenen 1. Heft des III. Bandes neuer Folge zur Verarbeitung gekommen ist. Dasselbe enthält u. m. a.: Skizzen aus dem Handelsleben des Mittelalters — Jules Isaac Mirès — der Indigo — industrielle Wanderungen durch London — das Contocorrent — Aphorismen aus dem deutschen Strafrecht rc. rc.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag. Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Wochenschrift

für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 8. **Berlin.** Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). **21. Februar 1862.**

Handel und Schifffahrt Frankreichs im Jahre 1860[1]).

Wie sich aus dem von der Französischen Zollverwaltung im Dezember v. J. veröffentlichten Tabellenwerke ergiebt, ist der Gesammtverkehr Frankreichs mit seinen Kolonien und dem Auslande im Jahre 1860 auf die Ziffer von 5342 Millionen Francs nach amtlichem Werthe (d. h. nach den auf vorgängige Enquête durch eine Ordonnanz vom 27. März 1827 festgestellten Durchschnittspreisen) gestiegen, was eine Zunahme von 9 pCt. gegen das Vorjahr und von 19 pCt. gegen den Durchschnitt der fünf Jahre 1855 bis 1859 darstellt. An dieser Bewegung haben Einfuhr- und Ausfuhrhandel in folgendem Verhältnisse Theil genommen:

Jahr.	Einfuhr.	Ausfuhr.	zusammen.
	Mill. Frs	nach amtl.	Werth.
1855	1952	2027	3979
1856	2268	2320	4588
1857	2236	2357	4593
1858	2035	2442	4477
1859	2148	2756	4904
1860	2393	2949	5342

Werden hiermit die Ergebnisse des Spezialhandels verglichen, so hat die Einfuhr zum inländischen Verbrauch in 1860 den offiziellen Werth von 1585 Millionen erreicht, gegen 1859 sich also um 181 Mill. vermehrt, während die Ausfuhr Französischer Erzeugnisse 2091 Millionen, oder 93 Mill. mehr als in 1859 betrug. Im Ganzen würde der Spezialhandel des Jahres 1860 hiernach eine Summe von 3676 Mill. gegen 3402 Mill. im Vorjahre repräsentiren. Dabei ist jedoch der Veredelungsverkehr mit 56 Mill. als Werth der eingeführten Rohstoffe und 83 Mill. für die wiederausgeführten Fabrikate außer Betracht gelassen, so daß mit Einrechnung dieser Beträge die Totalziffer des Spezialhandels sich auf 3815 Mill. (in 1859 3510 Mill.) erhebt.

Höhere Summen ergiebt die Berechnung nach wirklichem Werthe oder den Waarenpreisen des Jahres 1860, wie nachstehende Vergleichung ersehen läßt:

	Wirklicher Werth.	Amtlicher Werth.
General-Handel:	Millionen	Francs.
Einfuhr: 1859.....	2355	2148
1860.....	2657	2392
Zunahme .	302	244
Ausfuhr: 1859....	3057	2755
1860.....	3148	2949
Zunahme .	91	194
Spezial-Handel:		
Einfuhr: 1859.....	1641	1404
1860.....	1897	1585
Zunahme .	256	181
Ausfuhr: 1859.....	2266	1998
1860.....	2277	2091
Zunahme .	11	93

Wenn nach diesen Zahlen in der Handels-Bewegung Frankreichs die Ausfuhr fortwährend das Uebergewicht vor der Einfuhr behauptet, so ist doch im letzten Jahre die beginnende Annäherung an ein richtigeres Verhältniß zwischen beiden Faktoren nicht zu verkennen. Bis dahin war der Ueberschuß der ausgeführten über die eingeführten Waarenwerthe noch alljährlich gestiegen; derselbe betrug nach offizieller Berechnungsweise:

	im General-Handel	im Spezial-Handel.
	Millionen	Francs.
1856	52	106
1857	121	190
1858	407	393
1859	608	594

[1]) Die Resultate des Vorjahres s. Handels-Archiv 1861. I. S. 426 und 467.

Dagegen zeigt das Jahr 1860 wieder eine Abnahme der obigen Differenz bis auf 556 und beziehungsweise 506 Millionen.

Der unter den vorstehenden Beträgen nicht einbegriffene Kontanten-Verkehr beziffert sich, soweit er der amtlichen Kontrole sich nicht entzieht, folgendermaßen. Es wurden an gemünztem und ungemünztem Gold und Silber, und zwar im Jahre:

	eingeführt.	ausgeführt.	Mehreinfuhr.
		Millionen Francs.	
1856	576	483	93
1857	667	581	86
1858	714	244	470
1859	940	570	370
1860	604	448	156
Durchschnitt	700	465	1175

Transportwege.

Das sehr stabile Verhältniß zwischen dem Verkehr zur See und dem Landverkehr hat sich auch im Jahre 1860 nur wenig und zwar zu Gunsten des letzteren verändert. Während nämlich im Vorjahre die Seetransporte 72 und die Landtransporte 28 Prozent des Gesammtverkehrs ausmachten, entfallen diesmal auf jene 71 und auf diese 29 pCt. Die genaueren Ergebnisse für 1860 sind diese:

	Amtlicher Werth.	Wirklicher Werth.
	Millionen	Francs.
Einfuhr: zur See ..	1591	1767
zu Lande .	801	890
Ausfuhr: zur See ..	2204	2352
zu Lande .	745	796

An dem Seeverkehr, der im Ganzen nach amtlichem Werth die Summe von 3795 Mill. (1859: 3519 Mill.) umfaßte, nahm die Französische Flagge mit 1755 Mill. oder mehr als 46 pCt. Theil. In 1859 hatte der Französische Antheil nur 44,7 pCt. betragen; der fünfjährige Durchschnitt ergiebt 45 pCt. Von jenen 1755 Mill. entfallen 460 Mill. auf den der Französischen Flagge reservirten, 1295 Mill. auf den der internationalen Konkurrenz geöffneten Verkehr. Die fremden Flaggen betheiligten sich an der Konkurrenzfahrt mit überhaupt 2040 Mill. Die Vergleichung mit dem Vorjahre ergiebt eine Zunahme dieses letzteren Verkehrs um 12 pCt. für die Französische Flagge und um 5 pCt. für die fremden Flaggen.

Herkunfts- und Bestimmungsländer.

Für den Handelsverkehr Frankreichs im Jahre 1860 sind unter den fremden Ländern die wichtigsten: 1) Großbritannien, 2) die Vereinigten Staaten, 3) die Schweiz, 4) der Zollverein, 5) Belgien, 6) Sardinien, 7) Spanien, 8) die Türkei, 9) Brasilien, 10) Rußland. Von der Rangordnung des Vorjahrs unterscheidet sich die vorstehende nur dadurch, daß 1859 der Zollverein erst in fünfter, und Belgien in vierter Stelle stand. Die genannten zehn Länder repräsentiren nach amtlichem Werthe 75, nach wirklichem 73 pCt. des gesammten Waarenumsatzes; Algier und die übrigen Französischen Kolonien waren an demselben mit 7½ pCt. betheiligt.

Werden Einfuhr und Ausfuhr getrennt betrachtet, so ergiebt sich unter Zugrundelegung der amtlichen Werthe die in der folgenden Tabelle nachgewiesene Reihenfolge:

Herkunfts- und Bestimmungsländer	Generalhandel. 1860 Mill. Frs.	Generalhandel. Differenz gegen 1859 pCt.	Spezialhandel. 1860 Mill. Frs.	Spezialhandel. Differenz gegen 1859 pCt.
A. Einfuhr aus:				
Großbritannien	412	+ 12	252	+ 13
Vereinigte Staaten	284	+ 31	258	+ 32
Schweiz	271	0	39	0
Zollverein	241	+ 24	82	+ 13
Belgien	216	+ 17	148	+ 14
Türkei	109	+ 12	80	+ 9
Sardinien	107	+ 13	90	+ 29
Spanien	77	+ 7	58	+ 12
Rußland	71	+ 15	56	+ 3
Britisch Ostindien	59	— 15	68	— 5
B. Ausfuhr nach:				
Großbritannien	682	+ 9	494	+ 4
Vereinigte Staaten	322	— 12	211	— 14
Schweiz	296	+ 14	124	+ 18
Zollverein	195	+ 17	154	+ 11
Belgien	169	— 1	154	+ 2
Sardinien	167	+ 16	118	+ 10
Spanien	138	+ 1½	100	0
Türkei	86	+ 15	42	+ 1
Brasilien	78	0	53	— 1
La Plata Ländern	46	+ 90	31	+ 85

Verkehr mit dem Zollverein.

Der wirkliche Werth der Waaren, welche Frankreich zu seinem Konsum im Jahre 1860 aus dem Zollverein bezogen hat, beträgt im Ganzen 116,950,597 Frs. (gegen im Vorjahre 106,7 Mill. Frs.), während die nach dem Zollverein ausgeführten Erzeugnisse Frankreichs nach demselben Maßstab die Summe von 162,661,665 (in 1859: 147,6 Mill. Frs.) darstellen. Von den einzelnen Waarengattungen, aus denen dieser Verkehr sich zusammensetzte, sind als die wichtigsten folgende hervorzuheben:

A. Einfuhr Frankreichs aus dem Zollverein.	Menge.		Wirkl. Werth Mill. Frs.
Vieh	313,246	Stück.	19,29
Holz	—		15,53
Steinkohlen	7,334,762	Quint.	13,27
Wolle	3,423,194	Kilogr.	11,80
Rohe Häute, trockene	1,838,593	»	9,86
Koaks	2,191,652	Quint.	5,59
Goldasche und Goldabfälle	143,219	»	4,29
Pelzwerk aller Art	—		3,58
Wollenwaaren	192,025	Kilogr.	3,29
Thierhaare	336,566	»	3,00

	Menge.	Wirkl. Werth. Mill. Frs.
Hopfen	472,482 Kilogr.	2,88
Seidenwaaren	192,025 »	1,56
Getreide	56,393 Hektol.	1,31
Papier, Pappe, Bücher und Kunstdruck	138,637 Kilogr.	1,27
Pferde	1,565 Stück	1,16
Sämereien	858,555 Kilogr.	1,12
Eier von Seidenwürmern	4,835 »	0,97
Syrup	3,283,223 »	0,89
Seide und Floretseide	17,620 »	0,79
Kupfer	98,979 »	0,73

B. Ausfuhr Frankreichs nach dem Zollverein.

Seidenwaaren	458,245 Kilogr.	51,86
Kurze Waaren und Knöpfe	1,112,201 »	15,55
Wollenwaaren	361,044 »	11,97
Seide	102,986 »	7,09
Wein	4,662,809 Liter	6,55
Getreide	335,447 Hektol.	5,20
Holz	—	4,84
Kleidungsstücke und Wäsche.	254,758 Kilogr.	4,38
Leder und Lederwaaren	175,322 »	4,28
Baumwollwaaren	335,088 »	4,22
Metallwaaren und Werkzeug	582,946 »	3,37
Papier, Pappe, Bücher und Kunstdruck	536,129 Kilogr.	3,05
Wollengarn	262,496 »	2,96
Garanzin (Krapp-Extrakt)	827,429 »	2,73
Safran	11,221 »	1,68
Pelzwerk	—	1,29
Krappwurzel	1,093,850 »	1,22
Töpfer- und Glaswaaren	1,422,386 »	1,13
Hopfen	396,546 »	1,12
Baumwolle, rohe	643,319 »	1,06
Kautschuckwaaren	153,395 »	1,02
Pferde	1,312 Stück.	0,99
Chinin-Sulphat	3,547 Kilogr.	0,92
Modewaaren und künstliche Blumen	—	0,89

Gesetzgebung.

Bezeichnung von Fabrikwaaren mit dem Preußischen Adler in Preußen.

(Amtlich mitgetheilt.)

Die Königliche Regierung erhält beifolgend beglaubigte Abschrift eines Allerhöchsten Erlasses vom 4. d. M. (A.), durch welchen allen Preußischen Fabrikanten der Gebrauch und die Abbildung des Preußischen Adlers in der durch die gleichfalls beigefügte Zeichnung dargestellten Form[1]) zur Bezeichnung ihrer Waaren oder Etiketten gestattet wird. Den nach der Zeichnung im Schriftring verbleibenden freien Raum werden die Fabrikanten mit ihrer Firma oder dem Sitze derselben, oder mit beiden beliebig ausfüllen können. Auch die Fortlassung des Schriftringes ist mit der Maßgabe gestattet, daß die Form eines Wappenschildes statt dessen nicht gewählt werden darf. Die Königliche Regierung hat diese Bestimmungen in geeigneter Weise zur Kenntniß des betheiligten Publikums zu bringen.

Berlin, den 20. Januar 1862.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
gez. von der Heydt.

An
sämmtliche Königl. Regierungen.

A.

Auf Ihren Bericht vom 27. Dezember 1861 will Ich allen Preußischen Fabrikanten den Gebrauch und die Abbildung des Preußischen Adlers in der durch die anliegende Zeichnung dargestellten Form zur Bezeichnung ihrer Waaren oder Etiketten hierdurch gestatten. Sie, der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, haben das Erforderliche hiernach zu veranlassen.

Berlin, den 4. Januar 1862.

gez. Wilhelm.
gegengez. von der Heydt.

An
den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Minister des Königlichen Hauses.

[1]) Die gewählte Form ist ein Medaillon, das den heraldischen Adler enthält, umgeben von einem Schriftringe mit den Worten „Königreich Preußen“.

Zollbehandlung grün gefärbter künstlicher Blumen ꝛc. in Oesterreich[1]).

(Ver. Bl. des Oesterr. Fin. Minist. Nr. 7.)

Im Einvernehmen mit dem Staats-Ministerium, dem Handels-Ministerium und den Hofkanzleien für Ungarn, Siebenbürgen, Croatien und Slavonien wird aus Sanitätsrücksichten bestimmt, daß die im Auslande erzeugten grün gefärbten künstlichen Blumen und Blumenbestandtheile, ohne Rücksicht auf die Menge, nur bei Hauptzollämtern und nur gegen Bewilligung der politischen Landesstelle des Kronlandes, in welchem der Bezugswerber wohnt, der Einfuhrverzollung unterzogen werden dürfen.

Die Bewilligung zum Bezuge ist schriftlich bei der politischen Landesstelle anzusuchen und es ist bei deren Ertheilung nach den Bestimmungen des Erlasses vom 26. Juli 1860 (Ver. Bl. Nr. 39 S. 275) in Betreff der mit grüner Farbe bemalten Kinderspielwaaren vorzugehen.

Gegenwärtige Verfügung hat sogleich in Wirksamkeit zu treten.

Wien, den 3. Februar 1862.

Aufhebung des Verbots der Ausfuhr von Waffen und Munition in Großbritannien.

Die „London Gazette“ vom 10. d. M. veröffentlicht zwei vom 5. Februar 1862 datirte Geheimeraths-Befehle, durch welche die unterm 30. November und 4. Dezember v. J. für das Vereinigte Königreich und die Inseln Jersey, Guernsey, Alderney, Sark und Man erlassenen Verbote der Ausfuhr oder Verschiffung längs

[1]) Gültig für die im allgemeinen Zollgebiete begriffenen Kronländer und für Dalmatien.

der Küste, von Schießpulver, Salpeter, Sodasalpeter, Schwefel, Waffen, Munition und Kriegsvorräthen (einschließlich Zündhütchen und Schlagröhren), sowie Blei [1]), außer Kraft gesetzt werden.

Französirung Canadischer Seeschiffe.

(Mon. Univ. No. 39.)

Napoleon ꝛc., Kaiser der Franzosen ꝛc.

Auf den Bericht Unseres Ministers des Ackerbaues, des Handels und der öffentlichen Arbeiten;

In Erwägung, daß es im Interesse des Französischen Handels liegt, die in den Verträgen zwischen Frankreich einerseits und Großbritannien und Belgien andererseits enthaltenen Bestimmungen über die Französirung der Seeschiffe auch auf die Canadischen Schiffe angewendet zu sehen,

Haben beschlossen und beschließen, was folgt:

Art. 1. Bis auf anderweitige Anordnung sollen die in Canada erbauten Segel- oder Dampfschiffe unter folgenden Bedingungen zur Französirung zugelassen werden:

Seeschiffe:		
von Holz	25 Frs.	per Tonne Französischer Messung.
von Eisen	70 »	
Rümpfe von Seeschiffen:		
von Holz	15 »	
von Eisen	50 »	
Maschinen oder Motoren an Bord der besagten hölzernen oder eisernen Schiffe eingesetzt	25 »	per 100 Kilogr.

Art. 2. Unsere Konsuln oder Konsular-Agenten in den Häfen von Canada sind ermächtigt, provisorische Französirungs-Patente für die von Französischen Unterthanen oder für deren Rechnung angekauften Seeschiffe auszustellen.

Art. 3. Unsere Minister des Ackerbaues, des Handels und der öffentlichen Arbeiten, der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen sind, jeder an seinem Theile, mit der Ausführung des gegenwärtigen Dekrets beauftragt.

Geschehen im Palaste der Tuilerien, den 5. Februar 1862.

Zoll- und Frachtermäßigung für die über den Isthmus von Panama nach Ecuador beförderten Waaren.

Der Verwaltungsrath der Panama-Eisenbahn hat unterm 9. November 1861 die nachstehende, von dem Moniteur Universel in Nr. 35 mitgetheilte Bekanntmachung erlassen:

Alle Waaren und Effekten, welche in irgend einem Atlantischen Hafen eingeschifft und mit der Bestimmung nach einem Hafen der Republik Ecuador auf der Panama-Eisenbahn befördert werden, sollen auf die Rückerstattung von 10 pCt. des Betrages der Fracht für den Isthmus-Uebergang (welche letztere in Gemäßheit des geltenden Tarifs festzustellen ist) Anspruch haben: vorausgesetzt, daß den Beamten der besagten Eisenbahn-Gesellschaft eine Bescheinigung vorgelegt wird, welche bezeugt, daß jene Effekten oder Waaren in den Häfen Ecuadors ausgeladen und daselbst einer gleichen Ermäßigung der Eingangs-Abgaben theilhaftig geworden sind.

Die gegenwärtige Bestimmung ist veranlaßt durch ein Dekret der Regierung von Ecuador aus dem Juni d. J., welches eine Herabsetzung des Zolles für die über Panama eingeführten Waaren um 10 pCt. unter der Bedingung bewilligt hat, daß die Eisenbahn-Gesellschaft in demselben Verhältnisse den Bruttosatz der tarifmäßigen Transportkosten ermäßige.

Um zu der besagten Ermäßigung (der Eisenbahnfracht) berechtigt zu sein, muß der Importeur sich von den Ecuadorischen Zollbeamten eine Bescheinigung, welche konstatirt, daß die Waaren ausgeladen und der Ermäßigung von 10 pCt. der Eingangs-Abgaben theilhaftig geworden sind, ausstellen lassen und dieselbe entweder dem Herrn W. Welson oder einem anderen Beamten der Panama-Eisenbahn vorlegen.

Erhöhung der Steuern, Eingangszölle und des Postportos in Rußland.

Die Nr. 6 des Journal de St. Petersbourg enthält den nachstehenden, vom 30. Dezember v. J. datirten und unterm 8. Januar d. J. von dem dirigirenden Senat veröffentlichten Kaiserlichen Ukas:

Das allgemeine Theuerwerden aller nothwendigen Lebensbedürfnisse hat auch eine Erhöhung der Ausgaben des Staats in verschiedenen Verwaltungszweigen zur Folge gehabt. Es sind dadurch gleichzeitig, und zwar insbesondere für die produktiven Klassen der Bevölkerung, die Mittel und Wege vermehrt worden, sich vortheilhaftere Beschäftigungen und höhere Löhne, als die bisherigen, zu verschaffen. Indem diese Lage der Dinge auf der einen Seite es als eine unumgängliche Nothwendigkeit erscheinen läßt, die Steuern und sonstigen für den Staatsschatz erhobenen Auflagen um ein Gewisses zu erhöhen, giebt dieselbe zu gleicher Zeit die Gewähr, daß diese Erhebungen für Unsere vielgeliebten Unterthanen nicht drückend sein werden.

Nachdem die zur Erreichung dieses zweifachen Zwecks in den zuständigen Ministerien ausgearbeiteten Entwürfe durch den Reichsrath geprüft und gebilligt worden sind, haben Wir für angemessen befunden, dieselben zu bestätigen und verordnen demgemäß:

1) Von 1862 ab sollen die von den der Kopfsteuer unterworfenen Individuen zu entrichtenden Auflagen und Gefälle nach den Sätzen entrichtet werden, welche in der dem gegenwärtigen Ukas unter A. beigefügten Zusammenstellung [1]) festgestellt sind.

2) Die Preise der verschiedenen Werthgattungen des Stempelpapiers sollen erhöht und demgemäß vom Tage der Zustellung des gegenwärtigen Ukases diese Papiere an den gewöhnlichen Verkaufsstellen nach Maßgabe der dem gegenwärtigen Ukas unter B. beigefügten Nachweisung [2]) verkauft werden.

---

[1]) H. A. 1861 II. S. 351.

[1]) Im Journal de St. Petersbourg nicht mitgetheilt.

[2]) Dieselbe bestimmt die neuen Stempelsätze wie folgt: gewöhnliches Stempelpapier für Gesuche, Geschäftsaufträge und Akte verschiedener Art 20—40—70 Kop. bis 1 R. Feines Stempelpapier für Urkunden, welche von Handeltreibenden nach dem Auslande verhandelt werden, 20—40—70 K.

3) Ein Zuschlag von 5 Prozent per Rubel soll von allen Einfuhrwaaren beim Eingange über die Europäische wie die Asiatische Grenze erhoben werden und eine Ausnahme im Europäischen Handel nur hinsichtlich des rohen und raffinirten Zuckers, im Asiatischen Handel hinsichtlich der in die transkaukasischen Provinzen und über den Hafen Astrachan eingeführten Waaren Türkischer und Persischer Herkunft stattfinden. Die Erhebung dieses Zuschlages soll bei den Zollämtern in Europa mit dem 1. April und bei denen in Asien mit dem 1. Mai 1862 beginnen.

4) Die Postgebühren anlangend:

a) die Portotaxe für die Beförderung von Packeten, sowohl gewöhnlichen als solchen mit Schriftstücken, wird um 5 Kop. per Pfund erhöht;

b) an Stelle der zur Zeit bestehenden Sätze sind für jede den Personen, welche die Briefe bestellen, ertheilte Empfangsbescheinigung 5 Kop. zu erheben.

Statistik.

Handelsverhältnisse Macassars.

(Bericht des Herrn J. Jakob, Mitgliedes der Ostasiatischen Expedition.)

Macassar, Hauptstadt der Holländischen Besitzungen auf der Insel Celebes, hart an der See an der Südwestküste gelegen, mit 35,000 Einwohnern, ist seit 1847 zum Freihafen erklärt und verdankt den Fortgang seines Verkehrs hauptsächlich seiner günstigen Lage und der inneren Kultur-Ausbreitung.

Obschon nun der Handel in mancher Beziehung noch beschränkt ist und man die anfänglich gehegten Erwartungen nicht völlig erfüllt sieht, so ist doch ein merklicher Aufschwung seit jener Periode nicht in Abrede zu stellen und es verdient der Platz gewiß mehr und mehr eine allgemeine Beachtung. Der General-Import, der in 1846, also noch vor Eröffnung des Freihafens, nur ca. 8—900,000 Fl., gegen 800,000 Fl. Ausfuhr betrug, war in 1850 bereits auf 2,760,000 Fl., gegen 2,680,000 Fl. Ausfuhr gestiegen, betrug 1854 beinahe 4 Millionen, gegen 4,150,000 Fl. Ausfuhr und erreichte in 1860 sogar eine Höhe von 8,730,000 Fl., gegen 6,200,000 Fl. Ausfuhr, doch darf man die Einfuhr des letzten Jahres wohl nicht als maßgebend für die gesunde Konsumtionsfähigkeit dieses Platzes ansehen.

Natürlich konnte die Ausbreitung des Handels nicht ohne Einfluß auf die Schifffahrt bleiben. In 1846—47 klarirten nur 54 Schiffe ein, in 1850 bereits 132, und in 1854 ca. 200, in 1860 222, wobei die Mehrzahl bei Weitem aus Küstenfahrern bestand.

Die Einfahrt in Macassar ist sehr bequem und von Süd und West gänzlich frei von Klippen. Die Rhede, fast gänzlich von einer Sandbank umgeben, bietet den Schiffen in beiden Monsoons einen sicheren und festen Ankergrund. Das Klima ist sehr gesund, frischer Proviant billig einzulegen, dagegen gesalzenes Fleisch &c. mitunter sehr theuer und zuweilen gar nicht zu haben; da Europäische Schiffe sich meistens in anderen Plätzen versorgen, wird der Artikel wenig zugeführt. Die Anmusterung von inländischen Matrosen ist in der Regel leicht und selten mit Schwierigkeiten verbunden, Europäische Matrosen sind hingegen fast nie zu bekommen, da denselben der Aufenthalt hier am Lande nicht gestattet wird. Hafenunkosten und Tonnengelder existiren nicht. Lösch- und Ladungskosten sind verhältnißmäßig billig, für 25 Tons werden durchschnittlich 30—40 Fl. berechnet. Die Schiffe liegen nicht über 100 Yard vom Ufer entfernt. Schiffsböte werden nicht beansprucht.

Der Eintritt des Ost-Monsoon ist Anfang April anzunehmen; derselbe hält gewöhnlich bis Mitte November an. Der Anfang des West-Monsoon ist Mitte November, sein Ende Mitte März.

Die genauere Erwähnung vorstehender Umstände erscheint um so rathsamer, da namentlich der Handel mit China in den letzten Jahren bedeutend zugenommen und solcher für Rheder, die Schiffe in dortigen Gewässern haben, Anlaß geben dürfte, ihre Agenten zu beauftragen, ein oder anderes Schiff den Hafen von Macassar anlaufen zu lassen; dieses würde namentlich bei Reisen von einem der Häfen Australiens nach China, Singapore und Java anzuempfehlen sein, da solche dann doch gewöhnlich in Ballast fahren und Macassar ganz in der Nähe passiren müssen. Gemachte Erfahrungen ergeben, daß mehrere auf diese Weise eingelaufene Fahrzeuge durch einen kurzen Aufenthalt ein schönes Frachtresultat ersegelt haben. Die Hauptperiode für Produkten-Abladungen ist unbedingt von Anfang Juli bis Ende Dezember, da während der übrigen Zeit außer Stuhlrohr, Reis und Sandelholz, Produkte im Allgemeinen nur spärlich eintreffen.

Die Rechnung geschieht in Gulden Holländisch. Silbergulden sind sehr gesucht, da man noch viel mit dem alten Kupfergeld bezahlt und dieses Agio geben muß.

Der Hauptimport geschah früher von Java und Singapore, doch ist in den letzten Jahren das Geschäft direkt mit Europa mehr und mehr aufgekommen; auch bedarf es kaum der Erläuterung, daß eine direkte Verbindung mit Europa ein vortheilhafteres Resultat liefern muß, da durch doppelte Kommission, Delkredere, Fracht-Assekuranz &c. die Differenz bei Importen sich durchschnittlich auf 12—20 pCt. stellen dürfte. Aehnlich ist es mit Exporten und die Differenz bei indirekten Abladungen beträgt wohl 5—15 pCt.

Einfuhr.

Eine recht passende Ladung für Macassar müßte ungefähr, wie nachstehend angegeben, zusammengesetzt sein.

Als Ballast und von Schiffsbedürfnissen sind zu nehmen:

30,000 Pfd. Schwedisch Eisen platt 2, 2½" und ¼ à ⅜";
10,000 „ Blei in Blöcken, pigload;
10 Kisten à 400 Pfd. Kupfer, für kleinere Schiffe von 1 à 300 Tons mit dazu gehörigen Kompositionsnägeln;
8,000 Pfd. Tauwerk, meistens von 1½, 2, 2½, 3", auch einige Trossen 4 à 5";
50 Stück narrow scotch Canvaß Nr. 1, 2, 3, 4, 5 u. 6;
20 „ Russisches Ravenstuch.

Einige leichte Anker und Ketten für kleinere Schiffe und größere Böte:

150 Fässer zubereitete Farben, Bleiweiß;
100 Fässer, grün 25 Faß, schwarz 25 Faß à 50 Pfd.;
10—15 Fässer Schwedischer Theer.

Von

Eisenwaaren

ist der Absatz limitirt und kann einer Ladung hauptsächlich nur Folgendes beigefügt werden:

30 Fässer à 100 Pfd. assortirte Nägel mit breitem Kopf von 1½ à 3zöllige;
30 Pikuls assortirter Messingdraht;
25 Fässer à 100 Dutzend große Roslemmer Messer 6¼, 6¾";
40 Säcke à 25 Pfd. shot nur Mittelsorten Nr. 4, 5, 6 (Nr. 1—10);
3 Fässer à 25 Dutzend Patjol;
1 à 2 Kisten Thür- und Vorhängeschlösser in Sorten;

---

bis 1 R. Verträge über Tausch und Kauf von Grundeigenthum von 1 bis 1350 R. Wechsel und Schuldscheine von 50 Kop. bis 33 R. Wechsel-Kopien 20 Kop.

1 Kiste weiße und schwarze Messer, 6″, mit runder Spitze;
1 à 2 Kisten ordinaire Messer mit weißem oder schwarzem Heft von Horn und 6-, 7-, 8-, 9- und 10zölliger Klinge;
1 Kiste ordinaire Kavalleriesäbel, à 5 Sh. hier.

Von

Manufakturen

ist der Bedarf ganz bedeutend und folgendes Assortiment für eine Ladung nicht zu viel.

Grey u. white Goods, Drills 2c.:

50 Kisten à 50 Pikuls $\frac{5}{4}$ weiße Holländ. Madapollams;
25 „ „ 50 „ $\frac{5}{4}$ und 24 Yards Holländ. Madapollams;
50 „ „ 50 „ $\frac{5}{4}$ und 24 „ ungebleichte Madapollams;
25 „ „ 50 „ $\frac{5}{4}$ „ 24 „ „ „

Im Allgemeinen finden bei diesen Artikeln das bekannte Holländische Fabrikat die koulanteste Abnahme, jetzt werden aber auch viele Englisch Imitation verkauft.

500 Stück 33″ und 24 Yards Engl. weiße ganz ordinaire und stark gekalkte Madapollams für Baly. Es ist sehr rathsam, diese ganz so wie die der Holl. Maatschappy aufzumachen.
100 Stück 33″ und 24 Yards ganz feine Elephantas für Europäischen Bedarf;
1000 Stück 36 oder 42″ und 40 Yards middle fine white Shirting Vogel Mark;
100 Stück 36 oder 42″ und 40 Yards fine white Shirting für Europäer;
2000 Stück 30—32 und 24 Yards grey T Cloth von guter fester Qualität;
2000 Stück 38—39 und 39 Yards grey Shirtings 8½pfdge;
260 „ 36 und 36—38 Yards green u. grey Domestics;
200 „ 26 und 30 Yards grey stout Drills with american ticket;
50 „ 26″ und 30 Yards blue stout Drills gut indigoblau;
100 „ 26″ und 30 Yards striped Domestics u. Drills.

Von Grey u. turkeyred Twist, Nähgarn 2c. ist ein Sortiment wie folgt passend:

50 Ballen à 400 Pfd. Engl. grey Mull, vorzugsweise in 5 Pfd. Bündel und mit einem beliebten Goldlionticket versehen, etwa 5 Ball. Nr. 30, 35 Ball. Nr. 40, 10 Ball. Nr. 50;
60 Pikuls Turkeyred, die bekannte Dunklenbergsche Waare. Verpackung ist die meist gewünschte, in kurzen Bündeln in Wachspapier und in Blechkisten. Diese müssen aus 6 Pikul Nr. 24, 6 Pik. Nr. 30, 48 Pik. Nr. 40 zusammengestellt werden;
20 Ballen Imperial red, jeder Ballen 1½ Pikuls. Von kouleurten Twisten ist der Konsum sehr unbedeutend und nur von rosa, orange und grün; 10 Pikuls Nr. 40 von jeder Farbe zu empfehlen;
50 Kisten, 120 Pfd. weißes Nähgarn, 160 Knäul pro Pfund von Nr. 20 bis 100;
3 Kisten, 120 Pfd. kouleurtes Nähgarn, 160 Knäul pro Pfund von Nr. 20 bis 100.

Von

kouleurten unis Waaren

finden Abzug:

500 Stück volle $\frac{5}{4}$ und 24 Yards roth unis Adrianopel von guter Färbung und kräftiger Qualität, nicht zuviel ins karmoisin spielend. Schweizer und Holländisch Fabrikat am beliebtesten;
500 Stück Englische desgl. desgl.;
200 „ 42 und 24 Yards blaue Salempores, gute Indigofärbung und dicke Qualität; die Holländischen am besten;
100 Stück 32 und 24 Yards desgl. desgl.;
300 Stück 33 und 24 Yards orange Madapollams in Kisten von 50 Stück;
100 Stück 33 und 24 Yards orange und green Madapollams; 35 Pik. orange, 15 Pik. green;
200 Stück 33 und 24 Yards assorted, desgl. orange, rosa, blau, grün, purpur;
300 Stück 33 und 24 Yards ass. figured Madapollams mit kleinen Sternen und Blumen gleich assortirt, aber nicht geglättet;
100 Stück orange figured desgl. ungeglättet;
200 „ red figured Dimities mit kleinen Blumen und spots;
1000 „ 40—42 und 20 Yards turkeyred Mulls;
100 „ 40—42 „ 20 „ assorted „
1000 „ 40—42 „ 20 „ com white Mulls Nr. 1—5 imitation Bengal.

Von

Prints 2c.

ist der Geschmack zu verschieden und wechselnd, um eine genaue und richtig Angabe machen zu können. Man wünscht stets etwas Neues. Einige alte Sachen, worunter hauptsächlich die bekannten Clotchgrounds für Balie und Bugie finden indeß noch fortwährend koulanten Abzug:

500 Stück 33″ und 24 Yard nur gelbgründige mit stark gedecktem Felde von kleinen Blumen und Holländ. Fabrikat sehr beliebt;
300 Stück 33″ und 24 Yards assortirte, 60 Pik. gelb, 20 grün, 20 weiß, zur Zeit nicht zu viel; ferner dürften
500 Stück 33 und 24 Yards assortirte Furnitures, lebhafte Muster und glacirt;
250 Stück 33 und 24 Yards Factiolores white ground von guter fester Qualität mit kleinen rosa, blauen oder purpur Blumen; Jaconnets Muster meistens pink;
250 Stück 33 und 24 Yards ordinaire white ground;
250 „ $\frac{5}{4}$ und 24 Yards fingewed Mignonetten, hauptsächlich blau und roth;
200 Stück $\frac{5}{4}$ und 24 Yards hübsche striped Shirtings u. Ragattas auch noch außer figured Prints rasch Nehmer finden.

Von printed turkeyred Goods:

425 Kisten 50 P. $\frac{5}{4}$ Merino illumines mit kleinen Blumen;
1—2 Kisten 50 P. $\frac{5}{4}$ desgl. mit weißen, schwarzen und gelben Punkten und Sternen;
3—4 Kisten 50 P. $\frac{5}{4}$ Merino illum. furnitures mit Vogelmuster;
4—5 „ 42 auch 84—86 P. Sarongs illum. mit rothen Grundstreifen am Kopfe, nicht zu große Blumen;
4—5 Kisten 33 P. square Mouchocos illum. klein geblümt mit figurirtem Grund;
2—3 Kisten Salendangs illum. klein geblümt mit Köpfen und Kammrand;
1—2 Kisten Tjindees große lebhafte Muster im Geschmack der ordinairen Englischen.

Von

Battiks

ist der Absatz in den gewöhnlichen Mustern gewiß nicht unbedeutend, man kann immerhin beifügen:

8 Kisten 33 sq. braune Tücher □Muster mit Kopf und feinem breitem Kammrand echt imitirt;
3 Kisten braune Sarongs in ähnlichem Styl;
5 „ „ Salendangs mit Kopf an beiden Seiten und Kammrand und von turkeyred und black, so auch von braun Chowlair ein gleiches Assortiment, von letzteren indeß hauptsächlich Salendangs;

1—2 Kisten blaue und weiße Tücher, Salongs u. Salendangs auch zu empfehlen.

Von

gewebten Artikeln:

5—10 Kisten 100 Dutz. 33 stark geglättete Matadama-Tücher, aber ohne grüne Streifen;
1—2 Kisten 100 Dutz. stark geglättete podjowpow-Tücher;
5—10 „ 100 „ ungeglättete Bugis-Tücher, ähnliche Muster wie Sarongs, aber kleiner;
1 Kiste 100 Dutz. 33″ stark geglänzte blaue Coromandel-Tücher, das bekannte alte Muster;
5 Kisten 25—160 Dutz. echte rothe Bugis Sarongs secunda Qualität;
3 „ 25—160 „ „ blaue „ tertia „
2—3 Kisten $6\frac{1}{2}$—4 Dutz. rothe und weiße Sarongs für die Mollucco's;
1—2 „ $6\frac{1}{2}$—4 „ rosa Sarongs für die Mollucco's;
6 Kisten $6\frac{1}{2}$—4 Dutz. falsche rothe Sarongs Bugismuster;
2 „ $6\frac{1}{2}$—4 „ stark geglänzte Kain Pandjangs, rothe podjompow Muster, wie Tücher;
1—2 Kisten $\frac{5}{4}$ und 24 Yards hübsche roth und weiß karrirte Cotonets;
1—2 „ $\frac{5}{4}$ „ 24 „ „ rothgestreifte Catonets, nicht zu fein gestreift;
1—2 „ $\frac{5}{4}$ „ 24 „ „ blaugestreifte Catonets, nicht zu fein gestreift;
3—4 „ $\frac{4}{4}$ „ 12 „ „ breit gestreifte Ricamas in halben Stücken für Borneo;
1—2 „ $\frac{5}{4}$ „ 24 „ Cotonets assorted in hübschen lebhaften Mustern.

Von

Wollenwaaren:

15 Stück $\frac{8}{4}$ dunkelblaue Tuche, die hier zu ca. $2\frac{4}{5}$ à 3 Pik. zu verkaufen;
15 „ $\frac{8}{4}$ halb kohl-, halb blauschwarze Tuche, desgl.;
10 „ $\frac{9}{4}$ feine schwarze Tuche zu ca. $5\frac{1}{2}$ à 6 Pik. zu verkaufen;
60 „ $\frac{8}{4}$ à $\frac{9}{4}$ scarlet Spanisch striped, gut gedeckte Qualität;
60 „ Lastings, scarlet und black.

Diverse Manufakturen:

5 Kisten $\frac{4}{4}$ turkeyred u. pink Bandanos □Muster;
5 „ $\frac{4}{4}$ „ „ yellow „ „
2 „ $6\frac{1}{2}$—4 turkeyred u. pink Sarongs;
2 „ $6\frac{1}{2}$—4 brown strawwed „
2 „ $6\frac{1}{2}$—4 „ Salendangs;
2 „ $6\frac{1}{2}$—4 com Tyudees, glaced;
2 „ $\frac{6}{4}$ blaue Leminiassen;
2 „ 12 Yards ordinaire doch hübsche Jaconnets, viel rosa;
2 „ 12 „ Mouselins ramages für Bettgardinen;
2 „ 12 „ billige Hosenzeuge, gestreift, groß und klein karrirt.

Steinzeug:

10 Crates à 40—60 Dutz. 9″ weiße Teller, wovon $\frac{1}{2}$ oder $\frac{1}{3}$ soups;
30 „ „ 40—60 „ 9″ blue Willow Teller, $\frac{1}{2}$ soups, bekanntes Muster;
5 „ „ 40—60 „ 9″ flowd blue Teller, $\frac{1}{3}$ soups, bekanntes Muster;
5 „ „ 100 Dutz. 4, 5, 6″ dunkelblaue Muffins;
10 „ „ 40 „ unhandled small oriental Cups u. saucer;
5 „ „ 40 „ gold edge lustre Cups saucers;
5 „ „ 40 „ panited Cups saucers;
5 Crates à 40 Dtzd. fine blue Cups saucers, Globemuster;
10—15 Crates à 40 Dutz. unhandled Cups in vorstehenden Sorten;
5 Crates à 40 Dutz. Nappies 12, 16, 20″ große Blumendessins und recht lebhafte Farben.

Provisionen

werden viel von Holland importirt, das folgende Sortiment ist zu empfehlen:

3—400 Kelder à 15 sq. Flaschen Genever guter Qualität;
50 Kisten guten Französischen Tischwein, womöglich mit Capsulen und hübschen Etiquetten versehen;
100 Faß à 4 Dutz. Holländ. Bier;
50 Kisten à 1 Dutz. Franz. Cognac von guter Qualität;
10 „ „ 1 „ ganz feine Franz. Weine;
20 „ „ 1 „ Madeira;
10 „ „ 1 „ old Portwein;
20 „ „ 1 „ guter Champagner;
10 „ „ 1 „ Rheinwein;
10 „ „ 1 „ Liqueur, hauptsächlich Anisette;
100 Fässer „ 14 Pfd. beste Holländ. Butter;
50 Stück „ 10 „ Westphäl. Schinken;
50 „ Zm. Käse, auch etwas Leidenschen und Edamer;
20 Fässer à 180 Pfd. Mehl, vorzugsweise Amerikanisches;
15 Kisten getrocknete Früchte, Mandeln, Aepfel, Birnen, Rosinen, Korinthen;
5 Kisten Pickles, dann ein damit im Verhältniß stehendes Quantum Sauces de Boulogne, Häring, Anchovis, Vegetables, namentlich petit pois, Asperges, Sprintjes, Serrots-Salmon, Sardines.

Von

sonstigen Artikeln

verdienen noch erwähnt zu werden:

grobes ord. Kanonenpulver, ungefähr 0, in Fässern von 20 Pfd. netto, wovon 3—400 Faß in einem Schiff;
ordinaire Lütticher Gewehre mit braunem Schaft, nach näher zu beschreibenden Modellen, zu 7—8 P. pro Stück, in Macassar zu verkaufen;
500 Stück alte Franz. Modell mit Feuersteinschloß und Messingpfanne;
400 „ kurz Engl. Modell, roth Schaft, weiter Mündung und Feuersteinschloß;
300 „ $5\frac{1}{4}$ Fuß lange Flinten, brauner Schaft mit Messingpfanne Feuersteinschloß für Timor;
500 Ries ord. propatria Papier mit Wappen in verschiedenen Sorten;
300 Kistchen à 20 Stück Engl. Seife;
10 Kisten à 1000 Stück ord. Biergläser, gereift;
5 „ „ 20 Dutz. Decanters mit Laubschnitt;
5 „ „ 20 „ Pulverflaschen assortirt;
10 „ „ 20 „ Nürnberger Carnis Aufsatzspiegel in 4 Größen, 14 Dutz. pro Kiste;
5 „ „ 1 Pikul milkwhite beads, ungefähr 0;
3 „ „ 1 „ rothe beads für Timor;
2 „ „ 1 „ kouleurte beads für Birma, etwas kleiner;
2—3 Kisten billige Toiletten;
5 Kisten baumwollene Regenschirme in schwarz, blau, grün, mit leichten Griffen;
5 „ gute Eau de Cologne, wobei 1 Kiste feine Toilettseifen;
2 „ à 18 Pik. ord. Doppelflinten zu 18 F. dort;
5 „ „ 100 Tins Sportingpowder;
30 Stück brome Hanglampen mit Carols u. underdiesche;
20 „ „ Tischlampen.

Alle Luxusartikel feinerer Art für Europäischen Bedarf sind zu unbedeutend und ist es rathsamer, solche von Java zu beziehen.

Einem Schiff, welches via Batavia nach Macassar bestimmt ist, würde es sehr zu empfehlen sein, 1000—1500 Kelder 15 sq. Flaschen Batavia-Arrac beizuladen. Der Konsum dieses Artikels ist bedeutend und läßt im schlimmsten Falle eine Fracht von ¾ à 1 Fl. pro Kelder. Im Falle eine derartige Expedition via Singapore geschähe, sind

10 Kisten Benares Opium,
300 Pikul Riouw Gambier,
50 Kisten Manilla Cherrots Cortado,
10 Ballen Bengal Gunies,
1000 Singapore Planken

beizufügen, da diese Artikel einen regelmäßigen Absatz finden und meistens mit gutem Nutzen realisirt werden.

Ausfuhr.

Die beste Zeit, um in Macassar Produkte einzulegen, ist unbedingt von Anfang Juli bis Ende Dezember, da während dieser Zeit nicht nur alle Prauen u. Natives Crafts von den östlichen Inseln, den Moluccen, Floris Timor, Neu-Guinea, Arces ꝛc. zurückkehren, sondern es fällt auch in diese Zeit die Haupternte von Reis und Kaffee.

Reis, ca. 100,000 Pikul, Celebes und Balywaare, größtentheils nach China, Singapore und Java ausgeführt. Von Juni bis September sind die Vorräthe am ansehnlichsten, und solches ist der beste Termin, um billig einzukaufen.

Kaffee, 25—30,000 Pik. ausgeführt, fast das ganze Quantum Bontheim u. Bugis, wenig von Baly, Menado u. Timor, beste Zeit von Juli bis Dezember.

Gutta percha, 1—2000 Pikul, meistens von Borneo, wird während des ganzen Jahres eingeführt;

Stuhlrohr, zu allen Zeiten von Koetie angebracht, hauptsächlich nach China exportirt.

Perlmutterschalen, 2000—2500 Pikul, nur von den Aroc-Inseln angebracht, in Juli bis September. Man muß bei Abgang der Prauen in Dezember bereits Uebereinkünfte hinsichtlich Lieferung abschließen.

Schildkrötenschalen, 100—150 Pik., hauptsächlich von den umliegenden Inseln, auch von Marege, Sooloo u. Bugis, von Juni bis November.

Goldstaub u. -Stäbe, für 170,000 Fl., von Celebes, Borneo, Kaitie, Palos, Menado während des ganzen Jahres nach Java und Singapore exportirt.

Wilde Muskatnüsse, 3000 Pik., von den Papoea-Inseln, meistens von Juli bis September, und nach Java, England und Australien exportirt.

Muskatnüsse, ca. 2000 Pik., aus den Moluccen und nicht von prima Qualität.

Kajocpoeliöl, 3000 Flaschen, von Ambou u. Beroe, während des ganzen Jahres, meistens jedoch von Mai bis September.

Büffelhäute und Hörner, von Timor, Bima und Sumbawa, zu verschiedenen Zeiten eingeführt.

Tripang, 10,000 Pik., von den umliegenden Inseln Wasp u. Marege, wird nur nach China exportirt.

Sandelholz, 5500—8000 Pik., von Timor, während des ganzen Jahres meistens nach China.

Vogelnester, 200 Pik., von Borneo, Bima, Moluccos, Celebes nach China exportirt.

Katjang idjoe, grüne Erbsen, 8000 Pik., in 1861 von Celebes, Bima und Baly, Ausfuhr nach China, von Mai bis Juli.

Agar-Agar, ca. 3000 Pik., von der Küste Celebes, während des ganzen Jahres nach China exportirt.

Wachs, 2500 Pik., von Timor, Koepang u. Dilly, Borneo u. Celebes, ist während des ganzen Jahres vorkommend, wird fast ausschließlich nach Java zum Batticon exportirt.

Bugis Sarongs und andere Gewebe, 15,000 Corges, von Bugis, während des ganzen Jahres, werden hauptsächlich nach den Moluccen und den sonstigen östlich liegenden Inseln, sowie auch nach Sumatra exportirt.

Es kommen freilich außer vorerwähnten noch einige andere Export-Artikel vor, da die Zufuhren indeß sehr unregelmäßig und unbedeutend sind, kommen dieselben hier nicht weiter in Berücksichtigung.

Uebersicht des Handels von Macassar in den Jahren 1847 bis 1860.

	Einfuhr.		Ausfuhr.	
1847	2,600,000	Fl.	1,900,000	Fl.
1848	2,880,000	„	2,100,000	„
1849	3,660,000	„	3,350,000	„
1850	3,630,000	„	2,580,000	„
1851	4,200,000	„	3,960,000	„
1852	5,670,000	„	3,900,000	„
1853	3,940,000	„	4,350,000	„
1854	—	„	—	„
1855	—	„	—	„
1856	4,517,000	„	4,240,000	„
1857	4,498,000	„	—	„
1858	4,968,000	„	5,240,000	„
1859	6,347,000	„	6,700,000	„
1860	8,736,008	„	6,161,900	„

Einfuhr der wichtigsten Artikel in den letzten drei Jahren.

	1858. Fl.	1859. Fl.	1860. Fl.
a. Europäische Produkte:			
Blei	6,527	5,400	5,350
Eisen	1,165,000	—	158,400
Garn	392,800	330,000	491,000
Gewehre, Waffen ꝛc.	30,600	14,800	42,000
Glas	3,600	4,300	6,380
Getränke	52,000	96,000	—
Manufakturen	1,003,400	1,950,000	—
Mehl	11,200	6,790	11,800
Provisionen	32,700	36,000	77,380
Wein und Bier	29,100	—	281,600
b. Chinesische und Singapore Produkte:			
Cigarren	18,190	45,000	27,578
Dachpfannen	19,540	2,630	33,196
Tauwerk	9,800	3,650	—
Kupferwaaren	19,200	—	—
Opium	193,500	496,000	231,600
Payongs	6,680	2,840	4,110
Thee	1,548	3,500	—
Seide	11,700	18,500	8,460
Steine	560	2,500	—
Steinzeug	140	22,200	—
c. Oestliche Produkte:			
Agar-Agar	2,827	2,690	7,440
Anis	3,190	—	—
Arrac	43,650	34,100	5,720

	1858. Fl.	1859. Fl.	1860. Fl.
Damar	2,770	1,640	4,500
Gambier	58,380	95,000	70,471
Goldsand	4,800	—	—
Gutta-Percha	31,400	53,000	115,140
Häute	2,960	7,000	6,370
Hörner	1,790	700	1,150
Kapas	18,600	17,800	14,200
Karet	70,700	78,000	55,400
Kamirie	14,680	8,700	16,400
Katjang	30,250	22,000	—
Masoibast	10,360	13,200	28,130
Muskatnüsse	79,600	60,000	6,451
Oel	888,000	580,000	—
Perlmutter	146,600	141,000	181,900
Reis	166,500	102,000	100,776
Rottans	77,350	72,000	187,496
Sandelholz	131,800	149,000	—
Tabak	107,150	80,000	69,120
Tamarinden	11,480	9,100	—
Tripangs	243,600	298,000	395,360
Wachs	319,900	235,000	221,068
Zucker	5,200	3,800	—
Kaffee	442,600	610,000	809,460

Ausfuhr der wichtigsten Artikel in den letzten drei Jahren.

	1858. Fl.	1859. Fl.	1860. Fl.
Agar-Agar	17,200	19,400	12,150
Damar	40	—	—
Gutta Percha	29,000	57,000	57,750
Häute	12,900	18,400	14,780
Hörner	2,400	1,900	2,390
Katjang	36,000	50,800	—
Karet	169,000	118,000	31,200
Kapas	2,960	6,200	9,218
Haifloffen	—	6,200	—
Masoibast	6,978	139,000	23,130
Macisnüsse	16,280	74,000	—
Oel	6,000	7,000	—
Perlmutter	178,000	160,000	118,700
Rottans	141,300	120,000	102,650
Reis	338,000	366,000	320,410
Sandelholz	89,500	150,000	—
Tripang	442,900	470,000	485,070
Wachs	230,000	312,000	321,280
Zucker	13,500	41,500	—
Kaffee	611,000	—	894,205
Sagomehl	12,338	17,000	10,700
Spezereien	53,580	—	—
Pferde	54,500	22,100	68,000

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Reval für 1861 [1]).

Im Jahre 1861 sind im Hafen von Reval und Baltischport von und nach dem Auslande

		angekommen	abgegangen
unter Preußischer	Flagge	4 Schiffe	3 Schiffe
„ Russischer	„	27 „	23 „
„ Dänischer	„	18 „	16 „
„ Norwegischer	„	17 „	14 „
„ Holländischer	„	14 „	10 „
„ Mecklenburgischer	„	7 „	6 „
„ Lübeckischer	„	3 „	3 „
„ Englischer	„	2 „	2 „
	zusammen	92 Schiffe	77 Schiffe

Aus Russischen Häfen sind angekommen 697, und abgegangen 710 Fahrzeuge.

Die Einfuhr ausländischer Waaren war folgende:

	Werth S.-R.	Kop.
roher Zucker	70	—
raffinirter Zucker	25	10
Kaffee	10,499	50
Baumöl	3,010	—
Weine	13,740	—
Champagner	2,540	—
Rum	1,287	—
frische Früchte	80,430	—
getrocknete Früchte	2,520	—
Salz	48,406	—
Blättertabak	1,866	—
Cigarren	3,434	—
Baumwollengarn	3,875	70
Farbeholz	3,448	—
Indigo	14,845	—
unverarbeitetes Eisen	5,379	60
Gußeisen	1,931	70
Zinn	300	—
Blei	16,600	—
Seide	22,523	—
Wolle	14,387	—
baumwollene Fabrikate	15,578	90
seidene Fabrikate	28,744	25
wollene „	17,519	95
leinene „	16,166	—
Steinkohlen	13,900	—
Maschinen	48,875	88
diverse Waaren	219,954	25
	611,856	85

	Thlr.	Sgr.	Pf.
oder in Pr. Cour.	611,856	25	6
wofür der Zoll betrug	143,878	—	—

Zur Ausfuhr gelangten nachstehende Gütermengen:

	Werth S.-R.	Kop.
Flachs	31,879	—
Flachsheede	900	—
rohe Knochen	1,200	—
Leinsaat	11,100	—
Hanfsaat	1,423	—
Getreide aller Art	341,916	50
diverse Waaren	5,335	—
	393,753	50

	Thlr.	Sgr.
oder in Pr. Cour.	393,753	15
wofür der Zoll betrug	2,721	6

[1]) Den vorjährigen Bericht s. H. A. 1861 I. S. 196.

Unter Preußischer Flagge kamen hier ein: 1) ein Schoonerschiff von Newcastle mit Steinkohlen, versegelte in Ballast nach Danzig; 2) ein desgl. von Stettin mit Schlemmkreide, versegelte in Ballast nach Danzig; 3) ein desgl. von Swinemünde mit Ballast, versegelte mit 506 Tschetw. Leinsaat nach Stettin; 4) ein Dampfschiff von Stettin mit einer Ladung Stückgüter nach Kronstadt bestimmt, lief hier später Jahreszeit wegen ein und löschte seine Ladung; versegelte in Ballast nach Riga.

Auch im Laufe des verflossenen Jahres war die Anzahl der Preußischen Unterthanen, Handwerks- und Fabrikleute nicht gering, welche, ohne feste Anstellungen kontrahirt zu haben, nach Rußland gekommen, hier vergebens um Engagements ansuchten und bei dem Konsulate und dem Publikum um Geldunterstützungen baten. Da überdies den hierher wandernden Leuten aus Preußen und den anderen Deutschen Staaten Atteste über ihre Tüchtigkeit in den resp. Geschäften und ihre gute Führung meistens fehlten, so war es mit wenigen Ausnahmen nicht möglich, Anstellungen für dieselben zu erlangen.

Auf den Landgütern ist bei den fortschreitenden Meliorationen und zumal durch das Auswandern des hiesigen Landvolks der Esthen großer Mangel an Menschenhänden entstanden, und die Gutsbesitzer sind bemüht, vorzugsweise aus Preußen Landbauer hierher zu ziehen. Es kann den darauf Reflektirenden nur wiederholt in ihrem Interesse empfohlen werden, sich vorzusehen und nicht auf mündliche Versprechungen und Zusagen überzusiedeln, sondern ihr Augenmerk auf schriftliche, ausführlich und exakt abgefaßte Kontrakte mit guten Anzahlungen zu richten, — sich gute Wohnhäuser mit soliden Oefen und Rauchfängen, guten, gehörige Hellung gebenden Glasfenstern, ausdrücklich auszubedingen, da im Unterlassungsfalle zu besorgen ist, daß die Uebersiedelnden in schmutzige Hütten ohne Rauchfänge und mit nur spärlichem Tageslicht einquartirt werden, wie es das hiesige Landvolk wohl gewohnt ist, was aber dem Deutschen zu ertragen unmöglich ist, ohne mit dem Gutsherrn in den empfindlichsten Konflikt zu treten.

Reval, den 16./28. Januar 1862.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Marseille für 1861.

Der Prozeß des Kapitain von Marées wegen Uebersegelung seines Schiffes „Seejungfer" durch ein Dampfboot der Messageries Imperiales ist von Ersterem in erster Instanz vor hiesigem Handelsgerichte gewonnen worden, worauf die Kompagnie beim Appellationshof zu Aix appellirt hat und ist das Urtheil des hiesigen Handelsgerichts durch beregtes Aixer Tribunal umgestoßen worden und der Kapitain, sowie die Befrachter des Schiffes, aus folgendem Grunde zurückgewiesen, der sehr bemerkenswerth und wichtig für die Zukunft ist. Es wurde dem Kapitain nämlich entgegen gehalten, daß er seinen See-Protest nicht innerhalb der 24 Stunden, welche der Uebersegelung folgten, wie dies nach Französischen Gesetzen verlangt wird, erklärt habe.

Durch die Heimschaffung der aus Italienischen Militairdiensten verabschiedeten Deutschen Unterthanen, welche elend und von dem Nothwendigsten entblößt, dem Konsulate von den Französischen Behörden überwiesen wurden, sind demselben große Schwierigkeiten erwachsen, die es indeß im Stande war, Dank der bereitwilligen Hülfe der Eisenbahn-Gesellschaft und der Unterstützungsfonds, welche ihm durch die verschiedenen betheiligten Regierungen angewiesen wurden, zu überwinden. Es wurden im Ganzen 5 Preußen, 8 Badenser, 116 Württemberger, 3 Sachsen, 5 Bayern, zusammen 137 Mann in die Heimath zurückbefördert. Diese Zahl repräsentirt indeß nur die Hälfte der verabschiedeten Leute; die andere Hälfte erhielt hier in unseren Fabriken Arbeit, auch traten viele in die Afrikanische Fremden-Legion ein.

Die Schifffahrtsbewegung Marseilles im verflossenen Jahre ergiebt sich aus nachstehender Uebersicht:

	Angekommen.		Abgegangen.	
Nationalität der Schiffe.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
Großbritannien..........	286	92,459	289	91,187
Oesterreich	325	106,353	287	92,935
Argentina...............	1	190	1	190
Belgien	1	350	1	350
Brasilien	7	2,290	5	1,390
Dänemark	8	868	8	745
Spanien	405	67,960	403	69,347
Vereinigte Staaten......	112	40,415	92	32,788
Griechenland	497	114,761	467	106,884
Hannover................	1	100	1	100
Italien	1233	231,690	1087	198,746
Mecklenburg	15	5,517	14	5,307
Niederlande	26	11,328	25	10,872
Portugal................	10	1,512	10	1,512
Preußen.................	13	4,392	15	5,084
Rom	1	59	1	121
Rußland	115	43,842	88	36,696
Schweden und Norwegen.	85	21,390	68	16,570
Türkei	57	12,430	48	10,575
Uruguay	2	530	2	530
Hansestädte	—	—	2	314
Zusammen	3200	758,436	2914	682,243

Die Betheiligung der Preußischen Flagge an den hiesigen Verkehr beschränkte sich demnach auf 13 Schiffe. Es ist zu bedauern, daß unsere Flagge nur einen so geringen Antheil an dem großen Handelsereignisse, nämlich der enormen Einfuhr von Getreide aus dem Schwarzen Meere und der Levante, genommen hat. Unsere Schiffe hätten dort sehr gute Frachten gefunden, wovon auch das Konsulat seiner Zeit die Preußischen Rheder in Kenntniß setzen ließ.

Man bezahlte für Fracht von Odessa nach Marseille 30 Fr. pro Last und ging nach einander bis auf 75 Fr. Es ist nun höchst wahrscheinlich, daß sich die guten Aussichten im nächsten Frühjahre wiederholen, da die Docks in Odessa sehr überfüllt sind und die Aufhebung der beweglichen Zollskala, die Einfuhr von Getreide in unseren Hafen bedeutend erleichtert. Ueberdies fehlt es hier nie an Frachten nach allen Gegenden. Ganz besonders sind es die Schiffe von ungefähr 200 Tons und darunter, welche sehr leicht Frachten, nach England zumal in Oelkuchen nach der Ostküste zu 10 pCt. höherer Fracht erlangen.

Der direkte Handel mit Preußen war in diesem Jahre wieder nur ein ganz unbedeutender, nur ein Schiff wurde nach Stettin mit Landesprodukten, wie Oel, Mandeln ꝛc. beladen. Eingeführt wurde aus Preußen hier nur eine Schiffsladung Bauholz und 4000 Hektoliter Spiritus. Die Preußischen Hölzer sind für unseren Markt zu theuer, ihr Hauptabsatz ist das Toulоner Zeughaus. Das Königreich Schweden, das Schwarze und Adriatische Meer liefern uns Bretter, Balken und Faßdauben zu billigeren Preisen und in großen Quantitäten.

Dem Preußischen Sprit wird eine nicht genügende Rektifikation vorgeworfen; wenn dieselbe vervollständigt werden könnte und man die Flüssigkeit in Französischen Languedoc-Gebinden versenden wollte, so könnte sich der Absatz dieses Artikels hier bedeutend vermehren und der Preis den des Französischen Sprits erreichen.

Der Handel im Allgemeinen befindet sich in Marseille in einem sehr prekären Zustande, die Amerikanische Krisis drückt schwer auf ihn und macht sich besonders fühlbar in unseren Hauptartikel, die Seide, welche seit einem Jahre um 20 à 25 pCt. gefallen ist. Auch die Baisse auf Getreide von 20 pCt. auf die Preise des letzten Sommers bewirkt hier enorme

Verluste und ferner erschwert noch das Mißtrauen bedeutend die Lage der Dinge. Der hiesige Bankdiskonto ist 4½ pCt., jedoch kann man gute Papiere bei den Banquiers zu 4 pCt. diskontiren.

Die Einführung von Oelsaaten für unsere Fabriken fährt fort, in einem großartigen Maßstabe betrieben zu werden. Dieser Industriezweig, welcher vor 30 Jahren hier noch nicht existirte, ist einer der bedeutendsten unseres Platzes geworden.

Die Englischen Steinkohlen, welche früher hier in tausend von Tonnen eingeführt wurden, kommen jetzt nur in geringen Quantitäten an. Seit Eröffnung der Ausbeutung der Französischen Kohlenwerke bedienen sich die Französische Kriegsmarine und Handelsmarine, sowie unsere Fabriken ausschließlich der Kohlen des Landes. Die Betriebserweiterung der inländischen Bergwerke schreibt sich aus der Zeit des Italienischen Krieges her, da die Englische Regierung diesen Artikel als Kriegskontrebande zu betrachten schien und die Ausfuhr nach Frankreich und Piemont untersagte.

Die Wein-Ernte, welche zu den besseren Jahrgängen zählen kann, war in diesem Jahre eine recht gesegnete, man hat viele Weinstöcke gepflanzt, und ist die Krankheit „l'oidiom“ bedeutend im Abnehmen begriffen.

Die Seidenwurmzucht erholt sich, Dank den Importationen von Seideneiern von außerhalb, auch wieder und hofft man in diesem Jahre auf eine gute Ernte dieses reichen Produktes.

Wenn der Handel nun auch im Allgemeinen darnieder liegt, so befindet sich die arbeitende Klasse doch in einem gewissen Wohlstande, da die Arbeitskräfte sehr gesucht sind. Ein Tagelöhner verdient 4 à 5 Fr. pro Tag und der sogenannte Terrassier 3 Fr. Die Privatbauten sind sehr zahlreich, die Stadt und Regierung unternehmen große Anlagen; die Quais, der Hafen und die Rhede werden beträchtlich vergrößert und die Küste stark befestigt.

Die Einwohnerzahl der Stadt besteht aus 300,000 Seelen, ungefähr das Doppelte, was sie vor 30 Jahren war.

Das Quarantaine-System ist seit einigen Jahren fühlbar vermindert. Mit sehr wenigen Ausnahmen sind fast alle Schiffe frei, nur in Fällen von ansteckenden Krankheiten, die mehr und mehr seltener werden, sind die Schiffe der Quarantaine unterworfen und dies nur für kurze Zeit. Was die Quarantainekosten betrifft, so sind dieselben sehr stark reduzirt und fast ganz unbedeutend. Die einzelnen Pestfälle, welche in Bengalen vorgekommen sind, haben sich nicht wiederholt und die letzten Quarantainemaßregeln, welche von unserer Sanitätsbehörde verordnet wurden, beschränkten sich auf einige Schiffe, die mit dem gelben Fieber aus Brasilien kamen.

Marseille, Anfang Februar 1862.

Mittheilungen.

Cottbus, Anfang Februar. Durch die Furcht eines Krieges zwischen den Vereinigten Staaten Nordamerikas und England wurde der schleppende Geschäftsgang der letzten Monate des verflossenen Jahres noch vermehrt; es trat fast ein förmlicher Stillstand in allen Unternehmungen ein, da man die Folgen eines solchen Zwiespaltes nicht ermessen konnte. Nachdem jedoch bei Beginn des neuen Jahres die Hoffnung auf Erhaltung des Friedens zwischen jenen Ländern sich kräftigte und kurz darauf durch Auslieferung der Trent-Gefangenen die streitige Sache ganz ausgeglichen war, faßte man wieder Vertrauen und gab dem Geschäft neuen Schwung. Auch die Thätigkeit unserer Tuchfabriken ist seitdem eine erhöhte, und wird theils durch Bestellungen auf Amerikanische Militairtuche, theils durch Ordres von auswärtigen Exporthäusern und der Deutschen Kundschaft auf Sommer-Nouveautées in dieser Weise erhalten. Ebenso ist das hiesige Waarengeschäft durch die günstige Konjunktur der Farbehölzer im vorigen Monat lebhafter gewesen, und läßt guten Fortgang erwarten, da die statistischen Jahresberichte nirgends überflüssig angehäufte Waarenvorräthe ergeben haben, so daß vermehrte Nachfrage nur mit erhöhten Preisen zu befriedigen sein wird. Mit Interesse hat man hier die Verhandlungen der Elbschifffahrts-Revisions-Kommission verfolgt, da die Elbzölle auch die Beziehungen des hiesigen Handels belasten, und mit Bedauern die Vertagung der Kommission bis Ende März vernommen, die von den Regierungen Hannovers und Mecklenburgs beantragt sein soll, um Vorschläge zu einer befriedigenden Reform vorlegen zu können; es scheint aber, als wäre es nur auf neue Verschleppungen abgesehen, während die Beseitigung dieses Flußzolles je eher je lieber zu wünschen bleibt. Man darf hoffen, daß die Hohe Staatsregierung unbeirrt bestrebt sein wird, dieses Ziel zu erreichen, gleichwie man derselben die vollste Anerkennung zollen muß für die Energie und Konsequenz, mit welcher dieselbe in jüngster Zeit neue Verbesserungen und neue Hülfsmittel den werbenden Kräften zu erfolgreicher und vermehrter Thätigkeit zu bieten bestrebt ist; insbesondere ist der hiesige Handels- und Fabrikstand vom größten Dank erfüllt, daß dieselbe der ihn betreffenden Lebensfrage, der Bahnverbindung der Niederlausitz, näher getreten ist, und ihre Lösung in die Hand genommen hat. Der hiesige Handel, wie die Industrie der ganzen Niederlausitz werden dadurch zur früheren Blüthe und größeren segensreichen Entwickelung geführt werden, da sonst alle anderen Erfordernisse dazu hier vorhanden sind.

Gleiwitz, 12. Februar. Der empfindliche Druck, welcher bisher auf der Industrie und dem ganzen Verkehr bereits seit Jahren unausgesetzt gelastet hat, war auch im vergangenen Monate nicht gewichen. Wenngleich der Weihnachtsverkehr, sowie die Leipziger Neujahrsmesse zu Anfang des verflossenen Monats zu einigem Geldumsatz Veranlassung gaben, so war dies doch nur in so geringem Grade und vorübergehend der Fall, daß der vormonatliche Verkehr im Allgemeinen, in Vergleich zu früheren Zeiten, als ein höchst schwacher bezeichnet werden kann. Die Roheisen-Produzenten, welche unausgesetzt genöthigt gewesen sind, ihren Betrieb möglichst einzuschränken, waren gezwungen, um die Läger nicht zu sehr wachsen zu lassen, und, um ihre Produkte nur einigermaßen zu verwerthen, die Preise ihrer Erzeugnisse fast auf den Betrag der Herstellungskosten herabzusetzen. Ein großer Theil des hier gewonnenen Roheisens wird durch die Walzwerke konsumirt, und bleibt letzteren bei reger Nachfrage mit Bezug auf die niedrigen Roheisenpreise, wenngleich durch die Konkurrenz die Preise dieses Fabrikats auch bereits wesentlich gesunken sind, hierbei immer noch einiger Gewinn. Die Zink-Produzenten erzielen zwar auch noch einigen Nutzen, haben jedoch von dem theilweise in früheren Jahren gehabten Gewinn erheblich einbüßen müssen, da sich der Preis dieses Rohprodukts im vergangenen Jahre durchschnittlich nur auf 5 Rthlr. 6⅔ Sgr. loco Breslau gestellt hat. Es ist wohl anzunehmen, daß, da dieser Artikel auch als Spekulations-Artikel noch einen hervorragenden Standpunkt einnimmt, bei den friedlichen Nachrichten, die aus New-York einlaufen, die Zinkpreise einer raschen Besserung entgegen gehen werden, in welchem Falle unseren vorräthigen Beständen sich eine gute Gelegenheit zu nutzenbringender Verwerthung darbieten würde. Was den Kohlenverkehr anbetrifft, so werden noch fortwährend Klagen über den Mangel an Transportmitteln von den Grubenbesitzern und anderen Industriellen geführt. Neuerdings sollen aus diesseitigem Rohmaterial auf einigen hiesigen Werken Versuche in Stahlerzeugung gemacht worden sein, deren Resultate nicht ohne Erfolg geblieben sind. Bei dem im Anfange dieses Monats eingetretenen starken Thauwetter hat sich der Schnee, der bis dahin die Saaten vor Frost geschützt hatte, theilweise auf den Feldern verloren, so daß neue Kälte-Erscheinung für die Saaten Beachtung verdienen dürfte.

Halle a. S., 10. Februar. Mit alleiniger Ausnahme des Handels mit Rohzucker waren die Umsätze in allen Geschäftsbranchen während des Monats Januar d. J. noch schwächer als im vergangenen Monat. Was die einzelnen Geschäftszweige anbetrifft, so ist zuerst der Baumwollenwaaren-Industrie zu gedenken, deren Lage in Folge des Amerikanischen Bürgerkrieges eine immer ungünstigere wird. Die Kattunfabriken sind

zwar augenblicklich ziemlich stark beschäftigt, da ihre Haupt-Saison begonnen hat; doch wird das Mißverhältniß zwischen dem Werthe der fabrizirten Waare und dem des Rohmaterials täglich größer, und eine baldige Einschränkung der Arbeiten dürfte unvermeidlich sein, wenn nicht etwa durch einen baldigen Friedensschluß die in den Amerikanischen Südstaaten zurückgehaltene Baumwollen-Ernte des vorigen Jahres zum Konsum gelangt. Im Laufe des Monats Januar sind die Forderungen für Baumwollen-Garne in solchem Grade gestiegen, daß derjenige, welcher sie zu bewilligen genöthigt ist, schwerlich im Stande sein wird, daraus gefertigte Waare auf den Selbstkosten-Preis zu bringen. Im Produktenhandel herrschte die allergrößte Stille. Getreide wurde nur für den augenblicklichen Konsum eingekauft, und einige Versendungen von Roggen nach Hessen und Frankfurt fielen ihrer Geringfügigkeit halber nicht ins Gewicht. Auch der Getreide-Abzug, welcher während einiger Monate Seitens der Rheinlande und Westphalens in Erfurt ziemlich lebhaft stattfand, ist augenblicklich zur Unbedeutenheit herabgesunken. Auf dem letzten hiesigen Markte wurden bezahlt: für Weizen 70—74 Rthlr. pro Wispel, Roggen 54—56 Rthlr., Gerste 35—37 Rthlr., Hafer 21—22 Rthlr., Erbsen 50—60 Rthlr., Bohnen 66 Rthlr., Linsen 48—64 Rthlr. pro Wispel. Auch in Kleesaat gewann das Geschäft keine Lebhaftigkeit. Rothe, welche sehr reichlich geerntet worden, galt 10—12 Rthlr., weiße, die sehr spärlich an den Markt kommt, 14—20 Rthlr., Schwedische 25—30 Rthlr. pro Centner. Der Absatz von Weizenstärke ist in Folge der oben geschilderten Lage der Baumwollenwaaren-Fabriken fortdauernd ein sehr schwacher und der dafür bewilligte Preis überstieg nicht 7⅔ Rthlr. pro Centner. Die Produkte unserer Photogen-Fabriken sind nach wie vor gesucht. Im Zuckergeschäft entwickelte sich nach Ablauf der ersten Januar-Woche ein lebhaftes Geschäft sowohl in Bezug auf rohe wie auf raffinirte Waare, und es trat zugleich eine Preis-Besserung von ca. ½ Rthlr. pro Centner ein, welche sich bei der Zurückhaltung der Inhaber bis heute für Rohzucker sehr fest behauptet hat. Raffinirte Waare hat schon wieder einige, wenn auch nur geringe Schwankungen von ⅙ Rthlr. erfahren, so daß nur ein Preis-Aufschlag von ca. ¼ Rthlr. übrig geblieben ist. Das Mißverhältniß zwischen rohem und raffinirtem Zucker besteht noch immer fort. Der Umsatz von Rohzucker dürfte in hiesiger Gegend 50—60,000 Ctr. zu Preisen von 11¼—12 Rthlr. betragen haben. Als Käufer traten die Raffinerien fast aller Provinzen auf, nur die Rheinischen, welche sich jetzt angeblich bei der Verarbeitung tropischer Waare besser stehen, blieben fort.

Bielefeld, 10. Februar. Während der ersten vier Wochen des gegenwärtigen Jahres hat sich die Nachfrage für Leinwand, Damast und Drell in etwas gesteigert, auch gewinnt es äußerlich den Anschein, als wenn die Fabrikation dieser Artikel einer größeren Ausdehnung und Lebhaftigkeit entgegen gehen wollte. Der Bedarf an fertiger Wäsche ist mit seltenen Unterbrechungen ein guter und gewährt vielen fleißigen Händen Arbeit und Verdienst. Der Absatz von Segeltuch ist befriedigend und die Flachsspinnereien erhielten sich in lohnendem Betriebe. In Folge des in Nord-Amerika immer noch fortdauernden Krieges ist die Thätigkeit der Seiden- und Sammetfabriken sehr gelähmt und dürfte dieselbe vor Beendigung des gedachten Krieges einen neuen Aufschwung auch nicht erlangen. Rohseide wird nach Qualität zur Zeit mit 19—20 Gulden das Pfund bezahlt. Der zuletzt in Rußland in kleineren Quantitäten angekaufte Flachs soll sich, nach Bielefeld gelegt, auf circa 16 Rthlr. kalkuliren. Größere Ankäufe von 1861er Flachs haben inzwischen immer noch nicht stattgefunden. Die Cigarren-Fabrikation in den Kreisen Herford und Bielefeld wird lebhaft betrieben und erfreut sich eines guten Absatzes. Der Getreidehandel beschränkte sich hauptsächlich auf die Beziehungen für den Bedarf der Mühlen und den Konsum der Gegend. Der Verkauf der Mühlenfabrikate ist schwierig und ergiebt überdies eine wenig lohnende Rechnung. Ende Januar c. wurde hier bezahlt: der Scheffel

Weizen.....	von	85	Zollpfd.	mit	105	Sgr.
Roggen ...	„	80	„	„	77½	„
Gerste	„	70	„	„	60	„
Hafer......	„	80	„	„	35	„
Kartoffeln .	„	100	„	„	45	„

Elberfeld, 15. Februar. Die hiesige Industrie leidet je länger je mehr durch die kriegerischen Verhältnisse in Nord-Amerika, wie ebenfalls die in Süd-Amerika bestehenden ungünstigen Verhältnisse, theils durch zweifelhafte Lage des Geldmarktes, theils durch die sich häufig erneuernden Unruhen die nachtheiligste Rückwirkung äußern. Die Ausfälle, welche die Stockung im Exportgeschäfte bewirken, können selbst durch eine größere Lebhaftigkeit des Geschäfts im Gebiet des Zollvereins nicht ausgeglichen werden, und es steht zu befürchten, daß die ohnehin schon beschränkte Thätigkeit in den Fabriken noch mehr vermindert werden wird. Besonders gedrückt sind alle Zweige der Fabrikation, welche auf Baumwolle, als den hauptsächlichsten Rohstoff, angewiesen sind. Während die Spinnereien nur mit eigenen Opfern im Stande; sind, den Arbeitern eine nothdürftige Beschäftigung zu gewähren, werden die Rothfärbereien wegen Erschöpfung der Vorräthe bald ganz stillstehen. In Rohseide hat sich im Januar ein ziemlich lebhaftes Geschäft entwickelt, wie es scheint jedoch mehr in Folge erwachender Spekulation für diesen Artikel, als durch größeren Bedarf veranlaßt. Di Seidentrocknungsanstalt konditionirte in 410 Nummern 45,704 Pfd. netto.

New-York, im Januar. Nachstehendes ist ein Verzeichniß der im Hafen von New-York während des Jahres 1861 von fremden Häfen angekommenen Schiffe: Kriegsdampfer 25, Kriegs-Segelschiffe 3, Dampfer 262, Schiffe 1127, Barkschiffe 1090, Brigantinen 22, Briggs 1340, Galioten 1, Schooner 1243, zusammen mithin 5113 Schiffe (gegen im Jahre 1860 4451). Es befanden sich darunter 64 Preußische Handelsschiffe, die zum größeren Theile in Ballast oder mit Kohlen hier einliefen, um Getreideladungen nach England und resp. Antwerpen einzunehmen. — Die Zahl der hier angekommenen Passagiere war: aus fremden Häfen 80,796; aus Kalifornien 9117; gegen im Jahre 1860: aus der Fremde 266,627, aus Kalifornien 10,710 Köpfe.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 1 und 2 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift

für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 9. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 28. Februar 1862.

Gesetzgebung.

Einfuhr Britischer und Belgischer Gewebe in Frankreich.

Durch ein in Nr. 49 des »Mon. Univ.« veröffentlichtes Kaiserliches Dekret vom 15. Februar 1862 wird das Zollamt zu Nizza in die Reihe der Zollämter gestellt, welche nach Art. 2 des Dekrets vom 9. September und Art. 2 des Dekrets vom 14. Dezember v. J. (Handels-Archiv 1861 II. S. 164 und 1862 I. S. 28) zur direkten Einfuhr und Verzollung der nach dem Werthe tarifirten Englischen und Belgischen Gewebe geöffnet sind. Es kann demnach diese Art der Einfuhr nunmehr über folgende Häfen und Land-Zollämter stattfinden: Paris, Marseille, Bordeaux, Nantes, Rouen, Havre, Lille, Mühlhausen, Lyon, Boulogne, Calais, Dünkirchen, Valenciennes, Straßburg, Chambery, Lyon.

Freigebung des Zwischenhandels in Riga.

Die Nr. 28 der »Rigaschen Handels-Zeitung« enthält folgende Bekanntmachung:

Von der Livländischen Gouvernements-Verwaltung wird hierdurch zur allgemeinen Kenntniß gebracht, daß zufolge Ukases Eines Dirigirenden Senats an Se. hohe Excellenz den Herrn General-Gouverneur der Ostsee-Gouvernements vom 22. November 1861 durch das am 30. Oktober 1861 Allerhöchst bestätigte Reichsraths-Gutachten die Vorstellung des Herrn Ministers des Innern wegen Aufhebung der in der Stadt Riga bestehenden Bestimmung über den Zwischenhandel (**посредническая торговля**) bestätigt und in Folge dessen das im Jahre 1765 durch die Rigasche Handels-Ordnung den Bürgern der Stadt Riga verliehene Privilegium auf den ausschließlichen Ankauf der nach dieser Stadt zum Verkauf geführten Waaren aufgehoben und Allen der freie Handel mit diesen Waaren in allgemeiner Grundlage gestattet worden ist.

Statistik.

Die Schiffbarkeit des Pruth.

Aus Jassy wird uns Folgendes mitgetheilt:

Der Gedanke, den Pruth schiffbar zu machen und dadurch die reiche obere Moldau dem Exporthandel mehr zu erschließen, ist schon mehrmals aufgetaucht, ohne daß bisher ernstliche Anstrengungen gemacht worden wären, die Idee in die Wirklichkeit überzuführen. Im letzten Sommer verbanden sich einige Privatpersonen, Kaufleute, Gutsbesitzer und Getreidehändler von hier, Galatz und aus der Provinz zu dem Versuche, Getreide durch Schlepper auf dem Pruth nach Galatz zu führen. Obgleich das Unternehmen auf sehr unvollkommener Grundlage ruhte, da die zur Verfügung gestellten Mittel eben nur erlaubten, die Transportmittel in geringer Anzahl zu beschaffen, keineswegs aber am Pruth irgend welche Regulirungs-Arbeiten vorzunehmen, so war doch schon damals der Erfolg kein ungünstiger und man entschloß sich, der Sache wenigstens durch Ankauf einer größeren Anzahl von Dampfern und Barken eine weitere Ausdehnung zu geben. Jene wurden indeß von der Regierung mit Beschlag belegt, da man sie für den zu jener Zeit sich vorbereitenden Ungarischen Aufstand bestimmt glaubte. Sie sind ihrem eigentlichen Zwecke noch nicht übergeben worden.

Inzwischen war man im Publikum auf jenes Unternehmen aufmerksam geworden, und eine andere Gesellschaft bildete sich in der Absicht, dasselbe von einem höheren Gesichtspunkte zu betreiben; es traten dazu Männer von angesehenen Namen zusammen; ihr Augenmerk richtete sich nicht nur auf den Pruth, sondern auch auf den Sereth und die Donau, nicht nur auf den Getreide- und Güter-Transport, sondern auch auf den Personen-Verkehr und vor Allem geht ihre Absicht dahin, eine Regulirung der beiden erstgenannten Wasserstraßen herbeizuführen.

Die ältere Gesellschaft ist geneigt, sich mit der neugebildeten zu verschmelzen; indeß erscheint die Zukunft des Unternehmens noch keineswegs gesichert. Man hat das Gesellschaftskapital vorläufig auf 75,000 Dukaten festgesetzt, von welcher Summe bis jetzt ungefähr die Hälfte durch die Unternehmer gezeichnet ist. Ueber die Statuten ist eine endgültige Einigung bisher noch nicht erzielt worden; sie scheiterte hauptsächlich daran, daß ein Theil der Gründer sich einen unverhältnißmäßig großen Antheil am Gewinn vorweg stipuliren will, die Anderen aber hierdurch die Solidität des Unternehmens gefährdet sehen. Abgesehen hiervon aber sind die Mittel, über welche die Gesellschaft selbst verfügen würde, viel zu unbedeutend, um das Werk in der von ihr beabsichtigten Weise ins Leben zu rufen. Sie will sich daher an die Regierung wenden und von ihr, unter Hervorhebung des

nationalen und handelspolitischen Gesichtspunktes, eine thätige Mitwirkung, vor Allem aber verlangen, daß sie die Flußregulirungs-Arbeiten aus Staatsmitteln bewirken lasse. Man rechnet, daß die Schiffbarmachung des Pruth allein ca. 200,000 Dukaten beanspruchen werde. Das desfallsige Gesuch soll mit dem um Ertheilung der Konzession für die Gesellschaft der vereinigten Kammer vorgelegt werden.

So wenig sich daher der außerordentliche Vortheil verkennen läßt, der dem Lande aus dem Unternehmen erwachsen würde, so kann es doch, bis jetzt wenigstens, als ein gesichertes nicht betrachtet werden, da sein Gelingen in einem seiner wesentlichsten Theile von der Mitwirkung der Regierung abhängt. Sollte dieselbe auch dem an sie gestellten Verlangen zu entsprechen und die Regulirungs-Arbeiten selbst und auf eigene Kosten auszuführen geneigt sein, so erscheint es doch mehr als fraglich, ob dies in einer der Sache förderlichen und nicht vielmehr in einer sie kompromittirenden Weise geschehen würde.

Eine andere Gestalt gewönne die Angelegenheit, wenn die Regierung sich entschließen wollte, nur die Mittel anzuweisen, die Durchführung der Arbeiten dagegen einer besonderen Kommission, die sich mit der Europäischen Donau-Kommission in Verbindung zu setzen hätte, übertragen würde.

Zunächst hängt das Weitere von den an die vereinigte Kammer zu richtenden Anträgen und deren Schicksal ab.

Jassy, den 28. Januar 1862.

Zur Vervollständigung des vorstehenden Berichts bemerken wir, daß die Europäische Donau-Kommission dem Gegenstande bereits ihre Aufmerksamkeit zugewendet hat. Veranlassung dazu gab eine Probefahrt auf dem Pruth, welche die erste der oben genannten Gesellschaften im Juli 1861 durch den Dampfer »Prinz Vogorides« vornehmen ließ und an welcher auf ihre Einladung der Britische Kommissar, Major Stokes, theilnahm. Der von diesem Mitgliede der Kommission demnächst erstattete Reisebericht enthält in Bezug auf die technische Ausführbarkeit und die kommerzielle Bedeutung des Projekts folgende Bemerkungen:

Der Lauf des Pruth von Skulieni bis zur Mündung in die Donau zerfällt, was seine Schiffbarkeit betrifft, in drei verschiedene Theile.

Von der Donau aufwärts bis Germaneschti hat der Fluß ein regelmäßiges Bett; die Ufer sind fest und in ziemlicher hoher Lage über dem Wasserspiegel, bieten auch Durchweg einen guten Leinpfad dar. Die Tiefe ist überall zur Befahrung mit Dampfbooten und Schleppkähnen von 3 Fuß Tiefgang ausreichend; nur bedingen die Windungen des Stromlaufs, daß die Länge der Fahrzeuge 80—100 Fuß nicht überschreitet.

Auf dieser Strecke des Flusses finden sich ab und zu künstliche Schifffahrtshindernisse, welche durch die Bedürfnisse der Uferbewohner hervorgerufen und in Folge der Nachlässigkeit der Regierung geduldet sind, obwohl die Landesgesetze die Errichtung derartiger Anlagen untersagen. An zehn Stellen ist nämlich das Fahrwasser zum Theil durch Dämme versperrt, die den Zweck haben, den Strom abzulenken und mit seiner ganzen Stärke auf einen schmalen Durchlaß, vor welchem schwimmende Mühlen angebracht sind, zusammenzudrängen. Die Mühlen können zwar, wenn ein Schiff passiren will, von ihrem Ankerplatz entfernt werden; aber die Durchfahrten sind für die Dampfschiffe zu schmal und der Strom daselbst so reißend, daß er nicht nur die Fahrt stromaufwärts sehr erschwert, sondern auch der Festigkeit der Ufer großen Schaden thut. An jenen zehn Stellen befinden sich im Ganzen 45 Dämme und 31 Mühlen; anderweitige Hindernisse sind, abgesehen von einzelnen leicht zu entfernenden Baumstämmen (snags), nicht vorhanden. Die unverzügliche Beseitigung der Dämme ist von der Gesellschaft bei der Moldauischen Regierung beantragt.

Die zweite Strom-Abtheilung reicht von Germaneschti bis Jzutzora, ungefähr 6 Engl. Meilen von Jassy. Oberhalb Germaneschti wird der Lauf des Flusses sehr gewunden; die Ufer sind bewaldet, das Bett schmal aber tief und die Strömung stärker. Von Kotu-mori ab sind die Ufer nicht mehr so waldreich, das Fahrwasser breiter und in Folge dessen weniger tief. Auf der bewaldeten Strecke befindet sich eine große Zahl von festsitzenden Baumstämmen in dem Fahrwasser, und an einem Punkte macht der Fluß eine so starke Krümmung, daß nur ein kurzer Durchstich nöthig wäre, um sie abzuschneiden. Hinter Kotu-mori sind einzelne Untiefen, welche durch die Breite des Flußbettes verursacht werden. Vor Eröffnung der Schifffahrt auf dieser zweiten Strecke würden jedenfalls die Baumstämme weggeräumt werden müssen. Ist dies geschehen, so könnte der Fluß schon mit flachgehenden Dampfern und kleineren Fahrzeugen das ganze Jahr hindurch befahren werden. Wünschenswerth wäre jedoch, daß außerdem gewisse Korrektions-Arbeiten, insbesondere der oben gedachte Durchstich, sodann auch Buhnenwerke zur Einengung des Flußbetts an den seichten Stellen ausgeführt werden.

In der Nähe von Jzutzora, wo die dritte Strom-Abtheilung beginnt, kommen ziemlich ausgedehnte Sandbänke zum Vorschein. Nur bis hierher ist die Fahrt des „Vogorides“ gegangen; doch wurde in Bezug auf die obere Strecke bis Skulieni in Erfahrung gebracht, daß, wenn auch die Tiefe hier eine sehr veränderliche und im Allgemeinen nur geringe sei, dieser Theil des Flusses während des Hochwassers im Frühjahr und im Herbste ebenfalls befahren werden könne.

Für die Getreide-Ausfuhr der oberen Moldau ist die Schiffbarmachung des Pruth eine Lebensfrage. Bei dem jetzigen Stande der Dinge sind die Transportkosten so hoch[1]), daß in den Bezirken, welche im Norden einer von Husch nach Waslui und Roman gezogenen Linie liegen, die Grundbesitzer nur in Ausnahmefällen ihre Rechnung dabei finden, ihren Weizen und Mais zur Ausfuhr nach Galatz zu schicken; von Versendung des Roggens und der Gerste kann gar keine Rede sein. Ist aber einmal der Pruth der Schifffahrt eröffnet, so werden die Erzeugnisse dieser Distrikte zu der Ausfuhr der Moldau hinzutreten. Es sind die fruchtbarsten Gegenden des ganzen Landes und das Getreidequantum, welches sie zum Export bringen können, allermindestens auf 300,000 Quarter zu veranschlagen. Die bisherige Ausfuhr der Fürstenthümer beträgt etwa 3 Mill. Quarter; sie wird sich also durch die Schiffbarmachung des Pruth um ein Zehntel vermehren; und dabei sind die Produkte der angrenzenden Russischen Provinzen noch gar nicht mit gerechnet. Dieser ganze Zuwachs wird der Donau-Schifffahrt zu Gute kommen. Je mehr aber die Schifffahrt an Umfang gewinnt, desto höher wird die Einnahme aus den an der Sulina-Mündung erhobenen Abgaben steigen und desto eher die Donau-Kommission im Stande sein, die Tarifsätze zu ermäßigen, wodurch nicht nur der Handel im Allgemeinen gewinnt, sondern insbesondere auch der Schifffahrt über Sulina die Konkurrenz mit der Küstendjeh-Eisenbahn erleichtert wird.

Bei Berathung der Sache in der am 23. Juli v. J. stattgefundenen Sitzung war die Europäische Donau-Kommission der übereinstimmenden Ansicht, daß, wenn auch die Schiffbarmachung des Pruth nicht unmittelbar zu den im Pariser Frieden der Kommission übertragenen Obliegenheiten gehöre, dieselbe gleichwohl zum Gelingen des von ihr übernommenen Werkes wesentlich beitragen könne. Insbeson-

[1]) Ein zweispänniger Ochsenkarren erhält gewöhnlich für jeden Tag der Hin- und Rückreise, sowie der zum Abladen erforderlichen Zeit 10 Galatzer Piaster oder 22 Sgr. Preuß. Von Germaneschti nach Galatz beträgt die Landfracht zur Zeit 1 Dukaten (3 Rthlr. 6 Sgr.) per Kilo, sie ist aber wohl auch bis 1½ Dukaten gestiegen. Die Beförderung auf dem Pruth wird voraussichtlich für dieselbe Strecke etwa 30 Piaster oder 2 Rthlr. 4 Sgr. per Kilo kosten. Dazu kommt noch, daß beim Landtransport die Qualität des Getreides weit mehr leidet; man rechnet durchschnittlich auf eine Verschlechterung von 7½ Prozent während der Reise.

dere ward auch auf die Steigerung des Ertrags der Schifffahrts-Abgaben, welche in Folge der vergrößerten Getreide-Ausfuhr zu erwarten, Gewicht gelegt, indem sich dadurch die Möglichkeit biete, den oberhalb Isaktschas auszuführenden Arbeiten größere Ausdehnung zu geben. Man einigte sich daher zu dem Beschlusse, daß jeder der Kommissarien die ihm geeignet scheinenden Schritte, sei es nun bei seiner eigenen, sei es direkt bei der Moldauischen Regierung, thun solle, um ihre Aufmerksamkeit auf das Projekt hinzulenken und dessen Zustandekommen zu befördern.

Auswärtiger Handel Oesterreichs im Jahre 1861[1]).

In ihrem 7. Hefte giebt die „Austria" nach den im K. K. Finanz-Ministerium zusammengestellten Materialien eine Darstellung des Waarenverkehrs der Oesterreichischen Monarchie im Kalenderjahre 1861. Indem wir den wesentlichen Inhalt derselben mittheilen, sei vorab bemerkt, daß die vorliegenden summarischen Uebersichten, weil, auf ungeprüften Eingaben beruhend, zwar kein vollständiges und in allen Details vollkommen richtiges Bild des Handels mit dem Auslande gewähren, für die Geschäftswelt jedoch von um so höherem Werthe sind, als die detaillirten Ausweise über den auswärtigen Handel gewöhnlich erst anderthalb Jahre nach dem Schlusse des betreffenden Zeitraums zur Publikation gelangen.

In der unten folgenden Uebersicht ist der Verkehr nach der Quantität der ein- und ausgeführten Waarengattungen dargestellt. Wird dagegen der Geldwerth der stattgefundenen Umsätze nach Maßgabe der offiziellen Schätzungspreise in Betracht gezogen, so ergiebt sich Folgendes. Es betrug der Gesammtwerth der wichtigeren Waaren:

	1861 Fl.	1860 Fl.	1861 mehr Fl.
in der Einfuhr	232,732,554	231,226,702	1,505,852
„ „ Ausfuhr	310,687,250	305,197,493	5,489,757
zusammen	543,419,804	536,424,195	6,995,509

und nach Abzug des Werthes der edlen Metalle, sowie der Gold- und Silbermünzen:

	1861 Fl.	1860 Fl.	1861 mehr Fl.
in der Einfuhr	204,203,014	196,572,777	7,730,237
„ „ Ausfuhr	281,239,090	252,697,748	28,541,342
zusammen	485,442,104	449,170,525	36,271,579

Hiernach stellt sich der Werth der Ausfuhr gegen jenen der Einfuhr um 77,954,696 Fl. höher dar, welches Ergebniß vorzugsweise durch den geringeren Import an edlen Metallen im rohen und ausgemünzten Zustande, dann an Eisenwaaren aller Art, sowie durch den vermehrten Export an Getreide, namentlich Weizen (18,848,889 Fl.), Mais (1,427,101 Fl.), Hafer (1,232,776 Fl.), Mehl (3,992,968 Fl.), Oelsaat (2,055,098 Fl.), Hafer (1,993,300 Fl.), Werkholz (19,070,545 Fl.), Silbermünzen (5,909,445 Fl.), Wollenwaaren (13,257,410 Fl.), Leinenwaaren (11,783,855 Fl.), Leder- und Gummiwaaren (10,214,080 Fl.), Kerzen (16,694,071 Fl.), Glaswaaren (14,376,393 Fl.), Eisenwaaren (10,856,786 Fl.), Baumwollwaaren (4,733,025 Fl.), dann Kleidungen (6,839,600 Fl.) veranlaßt wurde.

Nach den Tarifklassen betrug der Werth der Ein- und Ausfuhr in beiden Jahren:

Waarengattung.	Einfuhr 1861 Fl.	Einfuhr 1860 Fl.	Ausfuhr 1861 Fl.	Ausfuhr 1860 Fl.
Kolonialwaaren und Südfrüchte	15,849,737	15,736,814	5,780	231,448
Tabak und Tabaksfabrikate	2,723,647	3,859,958	588,806	950,300
Garten- und Feldfrüchte	12,299,963	11,797,070	45,538,698	40,230,216
Thiere	17,507,927	11,856,566	9,309,386	7,545,190
Thierische Produkte	7,189,941	6,052,747	4,355,125	4,611,320
Fette und fette Oele	13,357,885	11,147,400	3,842,076	4,101,745
Getränke und Eßwaaren	2,203,119	3,331,629	3,940,300	3,381,013
Brenn-, Bau- und Werkstoffe	5,670,534	5,826,405	24,897,510	18,992,258
Arznei-, Parfümerie-, Farb-, Gerbe- und chemische Hülfsstoffe	17,434,367	16,320,918	4,303,386	4,150,638
Metalle, roh und als Halbfabrikat	33,505,135	40,246,960	35,541,670	57,986,572
Webe- und Wirkstoffe	47,523,596	48,101,418	35,646,948	38,081,078
Garne	21,169,668	16,417,589	2,582,215	2,327,159
Webe- und Wirkwaaren	9,968,830	11,526,665	48,721,535	45,186,335
Waaren aus Stroh, Bast 2c., dann Papier und Papierwaaren	1,222,295	1,529,580	5,126,321	5,717,292
Leder und Lederwaaren	5,333,000	4,903,790	13,505,300	10,743,350
Holz-, Glas- und Thonwaaren	3,270,866	3,442,868	22,872,411	20,774,690
Metallwaaren	2,670,058	4,846,326	16,362,674	7,763,158
Land- und Wasserfahrzeuge	324,000	315,000	3,953,000	4,166,240
Instrumente, Maschinen und kurze Waaren	6,238,074	5,936,855	22,493,852	19,897,858
Chemische Produkte, Farb-, Fett- und Zündwaaren	2,018,442	2,160,104	4,499,938	4,876,571
Literarische und Kunstgegenstände	5,251,470	5,870,034	2,493,560	2,338,650
Abfälle	—	—	106,758	244,412
Summa	232,732,554	231,226,702	310,687,250	305,197,493

Der Gesammt-Zollertrag sämmtlicher im Verkehre vorgekommener Waaren erreichte:

	1861	1860
in der Einfuhr	12,719,963 Fl.	12,792,592 Fl.
„ „ Ausfuhr	413,044 „	483,133 „
„ „ Durchfuhr	68,435 „	85,036 „
zusammen	13,201,462 Fl.	13,360,761 Fl.

und blieb gegen das Vorjahr um 159,299 Fl. zurück.

1) Eine spezielle Nachweisung des Waarenverkehrs im Jahre 1859 haben wir im Jahrg. 1860 d. Bl. (Bd. I. S. 231) gebracht. Die Zahlen für 1860 sind in der hier abgedruckten Uebersicht mit enthalten.

Der Gesammtwerth des Waarenverkehrs von Dalmatien betrug:

	1861	1860
in der Einfuhr......	7,997,684 fl.	8,066,667 fl.
" " Ausfuhr.....	4,490,731 "	5,573,347 "

blieb demnach gegen das Vorjahrs-Ergebniß in beiden Richtungen zurück.

	1861	1860
Der Zollertrag erreichte..........	262,688 fl.	258,840 fl.
Nach den Ertragsausweisen aber.	299,477 "	305,228 "

Die Differenz ist dadurch erklärlich, daß die vorliegenden Nachweisungen nur die berechneten Einfuhrzölle der wichtigeren Waaren, die Ertragsausweise aber die wirklich eingeflossenen Zölle aller Waaren, einschließlich der Durchfuhrzölle und Nebengebühren, enthalten.

Ein- und Ausfuhr der vorzüglicheren Waarengattungen im Jahre 1861, verglichen mit 1860.

I. Verkehr des allgemeinen Oesterreichischen Zollgebietes mit dem Auslande und den Zollausschlüssen.

Waarengattung.

A. Einfuhr.

I. Kolonialwaaren und Südfrüchte.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. fl.
Kakao....................	5,380	43,075	4,659	37,329
Kaffee und Kaffee-Surrogate.	408,922	3,271,063	400,329	3,202,401
Gewürze: gemeine und feine..	35,493	346,238	34,322	334,111
Südfrüchte:				
feine....................	90,753	476,406	97,409	511,397
Weinbeeren, getrocknete, zur industriellen Verwendung..	21,641	4,545	18,871	3,963
mittelfeine................	117,218	308,280	121,400	319,281
gemeine..................	59,387	47,504	63,878	51,101
Thee......................	4,130	64,984	4,975	78,340
Zucker: raffinirt............	10,068	129,001	4,656	56,887
Zuckermehl zum Handel...	3,935	37,186	1,261	11,916
für Raffineure...........	27,765	174,919	35,149	221,439
Zuckersyrup..............	34,578	108,921	27,004	85,063

II. Tabak und Tabakfabrikate.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. fl.
Tabak, roh..............	55,723	10	68,790	52
Tabakfabrikate.............	1,679	13,519	1,761	13,204

III. Garten- und Feldfrüchte.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. fl.
Gartengewächse und Obst, frisch	179,764	—	224,196	—
zubereitet, gedörrt 2c., dann Nüsse................	37,754	30,202	36,031	28,823
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	52,367	—	63,499	—
Getreide und Hülsenfrüchte:				
Weizen und Spelz ohne Hülsen..............	86,220	27,281	68,141	15,427
aus dem freien Verkehr der Zollvereinsstaaten.......	392,230	—	378,523	—
Roggen, Halbgetreide, Heide, Hirse, Mais 2c.........	879,028	214,820	1,079,090	228,501
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	455,161	—	161,840	—
Bohnen, Erbsen, Linsen, Wicken, Zizern.........	20,498	4,042	28,763	6,407
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	9,471	—	2,073	—
Gerste, Malz und Hafer..	158,581	25,353	147,191	25,489
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	194 201	—	188,900	—
Reis, enthülst und in Hülsen	63,576	46,799	68,355	46,502
Mehl und Mahlprodukte..	85,002	9,275	106,243	19,957
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	188,571	—	149,664	—
Pflanzen und Pflanzentheile, nicht in anderen Abtheilungen enthalten:				
Oelsaat..................	46,603	2,796	39,322	2,359
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	67,983	—	60,798	—
Kleesaat und Sämereien, dann Anis, Kümmel, Senfsaat...............	14,070	7,873	10,802	5,368
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	20,509	—	18,507	—

IV. Thiere.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. fl.
Fische, Schal- und sonstige Wasserthiere:				
Häringe, Cospettoni, Saracche, Stockfische 2c....	104,222	164,664	102,126	161,357
Fische, nicht besonders benannte, zubereitet......	22,564	41,056	18,963	37,201
Schlacht- und Zugvieh:	Stück.		Stück.	
Ochsen und Stiere........	84,272	319,456	57,590	221,214
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	1,949	7,309	2,558	9,592
Kühe und Jungvieh.......	41,946	85,243	28,696	58,449
Jungvieh aus dem freien Verkehre der Zollvereins-Staaten...............	1,218	1,827	1,620	2,430
Kälber..................	6,921	2,871	8,621	2,767
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	10,345	—	10,683	—
Schafe, Ziegen, Lämmer, Kitzen, Spanferkel......	161,521	40,883	99,708	25,178
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	8,897	—	11,498	—
Schweine................	538,595	558,734	324,809	337,216
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	1,455	1,455	1,766	1,766
Pferde, Füllen, Maulthiere und Esel.............	6,015	12,230	5,374	10,887
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten.......	1,624	—	1,733	—

V. Thierische Produkte (nicht in anderen Klassen enthaltene).

	Menge. Ctr.	Zollertrag. fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. fl.
Felle und Häute, roh.......	187,948	1,030	149,134	831
Fleisch und Fleischwürste.....	3,715	8,616	3,894	9,957
Käse.....................	28,787	145,451	28,120	144,482

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	775	1,162	642	963

VI. Fette und fette Oele.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Fette:				
Butter, Schmalz, Schweinefett, Speck, Stearin	3,898	10,181	4,539	11,831
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	817	1,838	5,072	11,412
Fischthran	48,206	25,549	46,054	24,409
Fette, nicht besonders benannte	86,347	69,077	47,410	37,928
Oele, fette:				
Olivenöl, in Fässern und Schläuchen	189,728	544,264	196,130	495,045
mit Terpentin- oder Rosmarinöl vermengt	81,477	65,182	79,539	63,631
Cocosnuß- und Palmöl, dann Oele, fette, nicht besonders benannte	69,580	78,828	58,609	67,941
Hanf-, Lein- und Rapsöl, aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	79,422	59,566	19,661	14,746

VII. Getränke und Eßwaaren.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Bier	12,458	19,737	12,594	19,569
Gebrannte geistige Flüssigkeiten	12,390	171,686	14,697	210,095
Wein:				
in Flaschen und Krügen	7,114	90,380	7,974	100,913
in Fässern und Schläuchen (auch Weintrauben)	3,806	37,033	4,189	42,084
aus den Zollausschlüssen eingeführt	61,698	58,203	51,653	49,070
gemeine Piemontesische Weine	11,511	13,939	33,520	40,922
Schweizer, Moldauische, Walachische, Serbische, Bosnische, Türkische, dann Italienische Weine	19,645	60,178	27,775	73,580
Eßwaaren:				
Brod, gemeines, Teigwerk, Oblaten rc.	1,948	1,966	5,216	5,300
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	27,826	—	16,380	—
Eßwaaren, alle übrigen	6,993	95,301	14,709	216,701
Chokolade, Konfituren, eingelegte Früchte rc. aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	389	4,042	348	3,654

VIII. Brenn-, Bau- und Werkstoffe.

	Menge.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Holz:	100 Kub.-F.		100 Kub.-F.	
Brennholz	18,279	4,359	17,288	4,527
über die Grenzen gegen die Zollvereinsstaaten	34,445	—	39,675	—
Werkholz, gemeines	9,469	3,539	15,123	6,860
über die Grenzen gegen die Zollvereinsstaaten	51,420	—	51,540	—
	Ctr.		Ctr.	
Werkholz, außereuropäisches	11,805	—	12,039	—
Stein- und Braunkohlen	5,357,126	—	4,802,571	—
Drechsler- und Schnitzstoffe, als: Thierzähne, roh, Meerschaum, Wallfischbarten, Elfenbein und Perlmutter, roh	3,945	72	3,871	75

IX. Arznei-, Parfümerie-, Farb-, Gerbe- und chemische Hülfsstoffe.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Arznei- und Parfümeriestoffe.	8,471	56,473	9,146	59,242
Farb- und Gerbestoffe:				
Farbhölzer, dann gemeine Farbwurzeln	199,149	4,574	173,840	4,582
Bablah, Dividivi, Catechu, Quercitron, Eicheln, Knoppern, Galläpfel rc.	142,450	—	121,022	—
Krapp, Waid und Wau	22,571	2,483	18,519	2,037
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	8,818	—	15,611	—
Cochenille, Silvester, Kermes, Indigo	15,134	12,107	14,175	11,340
Krapp-, dann Farbholz- und Gerbestoff-Extrakte, Orseille, zubereitet, Garanzine, Persio, Saflor	44,085	48,849	40,555	42,256
Gummen, Harze, dann andere Pflanzensäfte:				
Terpentinöl, Pech- und Theeröl	13,013	10,410	10,972	8,775
Terpentinöl aus dem freien Verkehre der Zollvereins-Staaten	1,192	—	2,244	—
Gummen und Pflanzensäfte, nicht besonders benannte	30,354	24,283	27,438	21,950
Kochsalz, Salzlauge, Meerwasser	517,008	13	437,964	26
Chemische Hülfsstoffe:				
Schwefel in Stücken, Schwefelblüthe	114,063	—	91,350	—
Chilisalpeter (salpetersaures Natron)	59,390	—	55,628	—
Soda	128,013	53,765	97,956	41,142
Borax und Salpeter, roh, Eisenvitriol, und natürliche Mineralwässer	3,208	1,077	7,737	3,249
Eisenvitriol und Mineralwässer aus dem freien Verkehr der Zollvereins-Staaten	16,044	—	19,169	—
Arsenikschwefel, Mennig, Vitriol, Alaun, Salze, Säuren, Geiste, Borax, raffinirt rc.	16,566	22,079	15,145	22,394
Arsenikschwefel, Vitriol, Alaun, Schwefel- und Salzsäure aus dem freien				

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Verkehre der Zollvereinsstaaten	5,575	2,525	3,810	1,529
Blei- und Zinkweiß, Chlorkalk, Kalien, Grünspan ꝛc.	7,349	19,101	9,224	24,115
X. Metalle, roh und als Halbfabrikat.				
Blei, roh und gegossen, dann Bleiglätte	7,231	9,806	2,238	4,256
Eisen:				
roheS, dann altes gebrochenes	164,992	69,297	146,434	60,219
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	58,756	16,890	31,636	9,752
gefrischtes, nicht façonnirtes, dann Eisenbahnschienen	21,643	47,486	190,897	370,903
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	1,710	1,710	8,714	5,406
Stahl aller Art	1,488	3,758	2,071	5,305
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	1,119	1,119	1,301	1,301
Eisen- und Stahlblech, -Platten und -Draht, roh, polirt und nicht polirt	9,321	44,053	8,269	37,489
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	3,470	7,173	2,938	5,892
Radkranz-Eisen (Tyres)	92	386	9,564	21,668
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	9,966	14,840	8,498	12,719
Eisen, gefrischtes, façonnirtes, Anker, Ketten ꝛc.	1,143	5,402	1,074	1,669
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	675	1,012	259	388
Eisenguß, roher	14,538	13,844	50,695	33,436
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	9,327	6,995	8,653	6,081
Zink, roh, in Platten und Blechen, dann Zinkguß	2,924	9,196	1,441	4,376
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	48,363	16,486	28,891	15,689
Metalle, unedle, nicht in anderen Abtheilungen enthaltene:				
Kupfer, Messing, Packfong, Tomback, Nickel, Zinn und nicht besonders genannte unedle Metalle und Metallgemische, roh	15,534	3,862	6,535	5,177
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	32,349	—	30,233	—
Metalle, edle (roh, in Abfällen und als Münzen):	Pfd.		Pfd.	
Gold, roh, auch alt gebrochen	567	—	1,167	—
Silber, roh, auch alt gebrochen	89,761	—	281,269	—
Münzen u. z. Goldmünzen	19,427	—	19,712	—
Silbermünzen	233,211	—	166,256	—

XI. Webe- und Wirkstoffe.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Baumwolle, roh und kardätscht	879,535	180	898,743	265
Flachs, Hanf, Manillahanf, Chinesisches Gras, Waldwolle, Seegras	100,596	6,034	106,984	6,415
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	40,730	—	63,382	—
Schafwolle, roh und gemahlen	221,847	96	216,771	173
gemahlen aus dem freien Verkehre der Zollvereins-Staaten	3,313	—	2,184	—
Seide und Seidenabfälle aller Art	5,503	33,511	5,484	32,471
XII. Garne.				
Baumwollgarne:				
roh, dann Baumwollwatta	157,508	826,917	101,604	533,421
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	25,272	66,339	11,076	29,074
gebleicht oder gezwirnt, dann Dochte	2,287	24,013	1,968	20,664
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	1,460	3,832	1,416	3,717
gefärbt (ungezwirnt und gezwirnt)	459	6,036	418	5,497
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	14,266	37,448	13,278	34,855
Leinengarne:				
roh	19,608	51,569	20,148	52,989
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	7,867	3,162	9,091	3,522
gebleicht, gefärbt, gezwirnt	1,905	22,290	2,428	26,450
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	273	2,560	312	3,036
Wollengarne:				
roh	34,830	182,857	31,735	166,609
gefärbt, gezwirnt	2,877	37,833	3,030	39,844
XIII. Webe- und Wirkwaaren.				
Baumwollwaaren:				
gemeine und mittelfeine	2,681	204,939	3,329	254,504
mittelfeine aus dem freien Verkehre der Zollvereins-Staaten	402	18,090	587	26,415
feine	802	84,105	1,195	125,370
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	134	7,295	124	6,625
feinste	116	30,450	195	51,187
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	11	2,200	26	5,200
Leinenwaaren:				
Seilerwaaren, dann graue Packleinwand	2,225	2,656	2,175	2,329
Leinenwaaren, gemeinste und gemeine	390	7,807	804	15,844
mittelfeine	21	1,575	37	2,914
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	5	255	19	915

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
feine und feinste	81	8,820	100	10,815
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	1	75	4	300
Wollenwaaren:				
gemeinste und gemeine	1,839	27,687	1,489	28,483
gemeine aus dem freien Verkehre der Zollvereins-Staaten	100	4,500	86	3,870
mittelfeine	2,964	233,415	3,865	304,369
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	2,501	112,545	2,626	118,170
feine und feinste	189	22,837	315	37,170
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	350	16,225	283	14,355
Seidenwaaren:				
feine	1,502	394,275	1,613	423,412
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	482	57,840	488	58,560
gemeine	520	78,000	581	87,255
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	362	29,580	445	37,515
Wachstuch, Wachsmousselin, Wachstafft	1,690	34,639	1,709	34,952
Kleidungen und Putzwaaren aller Art	473	62,193	617	86,685

XIV. Papier und Papierwaaren.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Papier, gemeinstes und gemeines	6,229	5,341	9,053	7,703
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	11,502	201	7,098	137
feines und feinstes	726	5,938	1,061	8,899
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	2,979	5,293	4,087	7,280
Papierarbeiten jeder Art	836	15,056	1,067	19,183
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	1,635	8,442	1,840	9,415

XV. Leder, dann Lederwaaren und ähnliche Fabrikate.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Leder, dann Leder- und Gummiwaaren:				
Leder, gemeines, halbgare Ziegen- und Schaaffelle	40,998	128,420	28,367	75,153
Leder, gemeines aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	9,279	24,357	12,085	31,723
Leder, feines	318	4,182	348	4,563
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	1,372	3,601	1,391	3,651
Leder- und Gummiwaaren, gemeine	1,020	14,631	427	6,725
Schuhmacher- und Sattlerwaaren rc. aus dem freien Verkehre der Zollvereins-Staaten	388	2,910	427	3,202
feine, dann Handschuhe	133	6,174	230	10,321
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	657	15,955	885	19,592

XVI. Holz-, Glas- und Thonwaaren.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Holzwaaren:				
gemeinste und gemeine	24,497	14,323	27,482	14,790
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	27,687	455	27,723	429
feine	1,430	5,074	1,639	5,255
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	1,402	2,395	1,328	2,284
feinste	277	3,521	554	7,809
Korbflechter-, Schnitz- und Drechslerwaaren, feine, aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	3,313	15,737	3,688	17,511
Glas und Glaswaaren:				
Glas, gemeinstes und gemeines	13,547	4,338	13,753	4,402
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	2,529	1,791	3,103	2,249
mittelfeines	5,164	1,768	5,313	2,029
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	1,160	3,480	619	1,857
feines	100	1,528	165	2,599
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	309	1,468	494	2,346
Spiegel über 284 Wiener Quadratzoll	36	756	101	2,121
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	1,182	11,820	318	8,180
Thonwaaren:				
gemeinste und gemeine	6,112	4,203	11,441	6,426
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	47,531	1,596	48,419	2,047
mittelfeine	128	1,344	211	2,215
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	452	2,147	808	3,838
feine und feinste	145	4,662	176	5,938
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	1,841	13,450	1,790	13,545

XVII. Metallwaaren.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Eisenwaaren:				
gemeinste und gemeine	16,093	81,342	103,250	333,139
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	12,375	37,125	18,428	47,548
feine, dann Häkel-, Stricknadeln rc.	3,334	52,626	2,922	46,132
abgeschliffene, polirte Eisenwaaren aus dem freien Verkehre der Zollvereins-Staaten	4,021	19,099	4,601	21,855

XVIII. Fahrzeuge.

	Stück		Stück	
Eisenbahnwägen	72	11,850	70	10,500

XIX. Maschinen und kurze Waaren.

Maschinen und Maschinenbestandtheile:	Ctr.		Ctr.	
eiserne	125,215	292,234	108,265	248,098

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
nicht besonders benannte...	15,032	10,912	9,534	12,412
Kurze Waaren:	Pfd.		Pfd.	
feinste	10,818	28,054	11,000	28,637
feine	37,275	38,148	43,200	44,635
echt vergoldete oder versilberte aus dem freien Verkehre der Zollvereins-Staaten	24,331	12,774	25,900	13,597
	Ctr.		Ctr.	
gemeine und gemeinste ...	2,507	55,186,	2,735	61,334
gemeine aus dem freien Verkehre der Zollvereins-Staaten	170	3,181	161	3,134

XX. Chemische Produkte, Farb- und Fettwaaren.

Chemische Produkte und Farbwaaren:				
Leim, Stärke, Schwärzen, Wagenschmiere rc.	6,178	2,672	6,195	3,018
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	20,412	—	24,943	—
Chemische Produkte, dann feine Farbwaaren	11,708	74,337	12,556	78,679
Blei- und Rothstifte aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	299	1,420	319	1,515
Seife, gemeine und feine	14,708	30,489	16,564	36,194

XXI. Literarische und Kunstgegenstände.

Bücher, Karten (wissenschaftliche), Musikalien	3,191	9,126	3,696	10,565
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	16,451	—	16,837	—
Bilder auf Papier	277	1,979	354	2,727
aus dem freien Verkehre der Zollvereinsstaaten	631	—	740	—

B. Ausfuhr.

I. Kolonialwaaren.

Zucker, raffinirt, gegen Steuerrestitution ausgeführt	289	—	12,116	—

II. Tabak und Tabaksfabrikate.

Tabak, roh	17,943	—	65,765	—
Tabaksfabrikate	76	—	77	—

III. Garten- und Feldfrüchte.

Gartengewächse und Obst, frisch	318,914	—	476,372	—
zubereitet, dann Nüsse	169,472	—	162,379	—
Getreide und Hülsenfrüchte:				
Weizen und Spelz ohne Hülsen	5,863,847	—	2,861,548	—
Halbgetreide, Roggen, Heide, Hirse, Mais	1,480,121	—	2,191,526	—
Bohnen, Erbsen, Linsen, Wicken, Zizern	189,696	—	228,614	—
Gerste, Malz und Hafer	1,238,500	—	1,869,755	—

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Reis	99,994	—	85,554	—
Mehl und Mahlprodukte	795,060	—	623,658	—
Pflanzen und Pflanzentheile (nicht in anderen Abtheilungen enthaltene):				
Hopfen	19,933	—	7,608	—
Oelsaat	343,013	—	702,363	—
Kleesaat und Sämereien	104,709	—	129,388	—

IV. Thiere.

Schlacht- und Zug-Vieh:	Stück.		Stück.	
Ochsen und Stiere	47,662	—	47,010	—
Kühe und Jungvieh	31,679	—	29,714	—
Kälber	42,382	—	38,719	—
Schafe, Ziegen, Lämmer, Kitzen und Spanferkel	146,206	—	163,224	—
Schweine	236,851	—	128,598	—
Pferde und Füllen, Maulthiere und Esel	13,111	—	12,045	—

V. Thierische Produkte (nicht in anderen Klassen enthaltene).

	Ctr.		Ctr.	
Felle und Häute, roh	5,266	11,976	4,004	7,653
nach den Zollvereinsstaaten ausgeführt	11,994	29,985	23,349	58,372
Federn, ohne Unterschied	42,329	—	41,321	—
Fleisch und Fleischwürste	3,781	—	3,113	—
Käse	13,502	—	13,711	—

VI. Fette und fette Oele.

Fette:				
Butter, Schmalz, Schwein- und Gänsefett, Speck	118,566	—	100,708	—
Fette, nicht besonders benannte	7,493	—	13,992	—
Oele, fette, aller Art	17,328	—	43,228	—

VII. Getränke.

Bier	94,314	—	58,147	—
Gebrannte geistige Flüssigkeiten	80,731	—	66,629	—
Wein:				
in Flaschen und Krügen	3,618	—	2,666	—
in Fässern und Schläuchen (auch Weintrauben)	196,561	—	188,746	—

VIII. Brenn-, Bau- und Werkstoffe.

Holz:	100 Kub.-F.		100 Kub.-F.	
Brennholz	25,080	5,987	37,723	11,371
über die Grenzen gegen die Zollvereinsstaaten	23,055	—	25,867	—
Werkholz, gemeines	205,737	71,934	187,134	62,514
über die Grenzen gegen die Zollvereinsstaaten	225,057	—	128,613	—
	Ctr.		Ctr.	
Werkholz, außereuropäisches	197	20	111	11
Stein- und Braunkohlen	5,884,558	—	5,593,511	—

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Mineralien, roh, geschliffen, gemahlen rc.	479,030	—	395,802	—

IX. Arzenei-, Parfümerie-, Farb-, Gerbe- und chemische Hülfsstoffe.

Arzenei- und Parfümeriestoffe edelster Art	197	—	171	—
Farbstoffe aller Art	11,549	431	16,025	912
Gerbestoffe, als: Eicheln, Knoppern, Galläpfel	926	388	720	302
nach den Zollvereinsstaaten ausgeführt	19,321	7,728	16,417	6,567
Kochsalz, Salzlauge, Meerwasser	1,289,639	—	1,424,011	—
Chemische Hülfsstoffe:				
Potasche und unausgelaugte Holzasche	8,758	2,425	11,496	3,802
nach den Zollvereinsstaaten ausgeführt	16,725	6,690	21,007	8,403
Weinstein, roh	3,359	2,581	7,157	5,383
nach den Zollvereinsstaaten ausgeführt	9,720	7,290	15,255	11,441
Eisenvitriol	24,781	—	24,707	—
Mineralwässer, natürliche	42,359	—	33,982	—
Arsenik, Spießglanz, Weinstein und Salpeter, raffinirt, Digestivsalz, Glaubersalz rc.	12,551	—	18,060	—
Arsenikschwefel, Mennig, Vitriol aller Art, Alaun, Salze, Säuren, Geiste rc.	31,674	—	37,361	—
Blei- und Zinkweiß, Chlorkalk, Kalien, Grünspan	9,868	—	7,820	—

X. Metalle, roh und als Halbfabrikat.

Blei, roh und gegossen, dann Bleiglätte	9,057	—	7,575	—
Eisen:				
rohes, dann altes gebrochenes	16,482	—	16,689	—
gefrischtes, dann Eisenbahnschienen	82,125	—	64,826	—
Stahl aller Art	95,984	—	114,633	—
Eisen- und Stahlblech, -Platten und -Draht, roh, unpolirt, dann polirt, verzinut rc.	39,560	—	33,233	—
Eisen, gefrischtes, façonnirtes, Anker, Ketten rc.	1,014	—	2,248	—
Eisenguß, roher	44,627	—	16,038	—
Quecksilber	2,813	—	2,520	—
Zink aller Art	5,393	—	5,050	—
Metalle, unedle, als: Kupfer, Messing, Nickel, Packfong, Zinn rc., roh, auch alt gebrochen	10,381	—	7,094	—
gegossen, gezogen, gestreckt rc.	13,203	—	10,910	—
Metalle, edle (roh, in Abfällen und als Münzen):	Pfd.		Pfd.	
Gold und Silber	56	—	333	—
Münzen u. z. Goldmünzen	18,605	—	25,085	—
Silbermünzen	364,532	—	775,793	—

XI. Webe- und Wirkstoffe.

	Ctr.		Ctr.	
Flachs, Hanf, Chinesisches Gras, Baldwolle rc.	77,542	—	63,262	—
Schafwolle, roh und gemahlen	220,550	—	247,819	—
Seide:				
Seidengalleten	5,104	66,964	5,973	78,365
Seide, roh, unfilirt	4,472	140,868	4,090	128,835
nach den Zollvereinsstaaten ausgeführt	3	90	20	600
Seidenabfälle, ungesponnen	4,682	12,267	5,549	14,538
nach den Zollvereinsstaaten ausgeführt	116	290	92	230
Seide, roh, filirt	557	5,848	1,006	10,563
nach den Zollvereinsstaaten ausgeführt	74	740	101	1,010
Seidenabfälle, gesponnen, ungefärbt	144	—	172	—
Seide und Seidenabfälle, gefärbt	90	—	92	—

XII. Garne.

Baumwollgarne	3,819	—	8,612	—
Leinengarne	32,082	—	20,311	—
Wollengarne	4,393	—	3,803	—

XIII. Webe- und Wirkwaaren.

Baumwollwaaren:				
gemeine und mittelfeine	26,739	—	29,288	—
feine und feinste	4,593	—	4,173	—
Leinenwaaren:				
Seilerwaaren, dann graue Packleinwand	18,977	—	17,870	—
Leinenwaaren, gemeinste und gemeine	58,891	—	46,801	—
mittelfeine	3,697	—	3,128	—
feine und feinste	3,792	—	2,548	—
Wollenwaaren:				
gemeinste und gemeine	33,229	—	31,236	—
mittelfeine	20,212	—	18,927	—
feine	5,316	—	4,505	—
feinste	1,770	—	2,395	—
Seidenwaaren:				
feine	553	—	638	—
gemeine	5,213	—	6,626	—
Kleidungen und Putzwaaren	11,044	—	8,010	—

XIV. Waaren aus Borsten, Bast, Kokosnußfasern, Binsen, Gras, Schilf, Span, Stuhlrohr und Stroh, dann Papier und Papierwaaren.

Bast-, Binsen-, Kokosnußfasern-, Gras-, Schilf-, Span-, Stuhlrohr- u. Strohwaaren	3,870	—	4,942	—

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.
Papier und Papierwaaren:				
Papier, gemeinstes und gemeines	57,165	—	60,371	—
feines und feinstes	37,678	—	31,633	—
Papierarbeiten jeder Art	2,452	—	2,422	—

XV. Leder, dann Lederwaaren und ähnliche Fabrikate.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.
Leder:				
gemeines	13,161	—	8,867	—
feines	892	—	1,111	—
Leder- und Gummiwaaren	14,710	—	10,645	—

XVI. Holz-, Glas- und Thonwaaren.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.
Holzwaaren:				
gemeinste und gemeine	89,262	—	70,651	—
feine	36,203	—	34,465	—
feinste	7,357	—	3,824	—
Glas und Glaswaaren:				
Glas, gemeinstes und gemeines	97,706	—	97,018	—
mittelfeines	34,237	—	37,567	—
feines	80,454	—	74,794	—
Spiegel über 284 Wiener Quadratzoll	2,604	—	2,134	—
Thonwaaren:				
gemeinste und gemeine	31,466	—	28,519	—
mittelfeine	2,264	—	1,927	—
feine und feinste	7,436	—	5,636	—

XVII. Metallwaaren.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.
Eisenwaaren:				
gemeinste und gemeine	162,600	—	120,936	—
feine, dann Häkel-, Stricknadeln 2c.	38,118	—	12,939	—
Metallwaaren, nicht besonders benannte	8,480	—	5,530	—

XVIII. Land- und Wasserfahrzeuge.

	Tonnen Tragf.		Tonnen Tragf.	
Schiffe und andere Wasserfahrzeuge, hölzerne	145,920	—	164,822	—
eiserne, wie auch Dampfschiffe	—	—	200	—
Wagen und Schlitten:	Stück		Stück	
Lastwagen und -Schlitten	184	—	169	—
Personenwagen u. -Schlitten	3,583	—	2,570	—
Eisenbahnwagen	8	—	1	—

XIX. Instrumente, Maschinen und kurze Waaren.

	Ctr.		Ctr.	
Instrumente	2,239	—	2,444	—
Klaviere	6,731	—	5,124	—
Maschinen	48,183	—	24,273	—
Kurze Waaren:				
feinste	277	—	234	—
feine	5,726	—	4,920	—
gemeine und gemeinste	26,634	—	25,971	—

XX. Chemische Produkte, Farb-, Fett- und Zündwaaren.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Zollertrag Fl.
Chemische Produkte und Farbwaaren:				
Leim, Stärke, Schwärzen, Wagenschmiere 2c.	17,058	—	15,962	—
Chemische Produkte, dann feine Farbwaaren	12,839	—	40,389	—
Kerzen aller Art, Wachsfabrikate und Pechfackeln	9,077	—	11,359	—
Seife, gemeine und feine	2,200	—	4,789	—
Zündwaaren jeder Art	60,722	—	73,939	—

XXI. Literarische und Kunstgegenstände.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Zollertrag Fl.
Bücher, Karten (wissenschaftliche), Musikalien	10,104	—	9,498	—
Bilder auf Papier	344	—	315	—

XXII. Abfälle.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Zollertrag Fl.
Lumpen (Hadern)	3,283	8,613	26,957	58,178
nach den Zollvereinsstaaten ausgeführt	1,651	6,604	3,365	13,460
Knochen, Klauen, Hörner, Lederabschnitzel 2c.	12,029	9,382	2,886	2,251
nach den Zollvereinsstaaten ausgeführt	4,310	3,232	2,446	1,814
Spodium im Ausgange über die Grenzen gegen die Zollvereinsstaaten	14,116	—	6,260	—

II. Verkehr Dalmatiens.

A. Einfuhr.

I. Kolonial-, Arzenei- und Spezereiwaaren.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.
Gewürze	339	1,695	333	1,665
Kaffee	3,180	15,900	3,355	16,775
Zucker, raffinirt und Zuckerkandis	3,434	17,170	4,128	20,640
Zucker, gestoßen und Zuckermehl	7,052	21,156	6,238	18,714
Zuckersyrup	95	142	161	241
Arzenei- und Spezereiwaaren, gemeine	800	600	827	620
Terpentin, schwarzes Steinöl, Asphalt und andere Erdharze	31	12	34	14
Farbhölzer und -Wurzeln	291	—	159	—

II. Feld- und Gartenfrüchte, dann Erzeugnisse des Pflanzen- und Mineralreiches.

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.
Tabaksfabrikate (für Aerarial-Niederlagen)	3,423	—	2,664	—
Getreide aller Art, in der Einfuhr zur See	249,415	24,941	216,515	21,651
Getreide aller Art, in der Einfuhr zu Lande	23,582	—	10,082	—

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Hülsenfrüchte in der Einfuhr zur See	19,196	1,920	10,433	1,043
Hülsenfrüchte in der Einfuhr zu Lande	341	—	270	—
Reis	35,523	8,881	37,385	9,346
Mehl und Mahlprodukte	8,820	3,528	10,691	4,093
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets und der Mahlmühlen in den Freihäfen	106,400	21,280	112,549	22,510
Gartengewächse und Obst, frisch	13,811	—	8,620	—
Dieselben zubereitet, getrocknet u. s. w., dann feines Obst	4,455	3,387	5,830	4,208
	100 Kbf.		100 Kbf.	
Brennholz	684	274	892	357
Werkholz	3,855	1,524	4,565	1,789
	Ctr.		Ctr.	
Steinkohlen	135,451	—	196,221	—
Erden zum technischen Gebrauche	2,124	—	13,913	—

III. Thiere und thierische Produkte.

Heringe, dann andere Fische, zubereitet	3,520	3,629	3,523	3,625
	Stück		Stück	
Ochsen und Stiere	6,184	—	9,217	—
Kühe, Jungvieh und Kälber	835	—	1,018	—
Schafe, Ziegen, Hammel, Lämmer und Kitzen	32,672	—	31,552	—
Schweine und Spanferkel	2,940	—	3,133	—
Pferde und Füllen	224	—	252	—
	Ctr.		Ctr.	
Fleisch aller Art	243	391	203	353
Käse	419	1,047	386	965
Honig und Wachs	178	237	67	75
Felle und Häute, roh	2,740	—	3,352	—

IV. Getränke, Eßwaaren, fette Oele, Fette und Erzeugnisse aus denselben.

Essig	1,090	817	681	511
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	817	306	253	95
Bier	276	207	363	272
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	5,218	1,957	3,016	1,131
Gebrannte geistige Flüssigkeiten	810	4,070	781	3,980
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	7,347	18,372	7,400	18,506
Wein aller Art	2,425	6,659	852	3,915
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	493	501	400	449
Brot, gemeines, Teigwerk, Schiffszwieback	12,641	3,159	12,632	3,056
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	511	64	540	67
Eßwaaren, feine, als: Chokolade &c.	224	1,650	242	1,800

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag Fl.
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	5	19	5	19
Fette, und zwar Butter, Schweine- und Gänsefett, Unschlitt	1,313	984	1,170	877
Oele, fette (mit Ausnahme von Olivenöl) in Fässern	602	451	406	304
Kerzen und Seifen	2,862	7,285	2,322	5,907
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	335	419	499	624

V. Webe- und Wirkstoffe, Garne, Webe- und Wirkwaaren, dann Kleidungen und Putzwaaren.

Baumwolle	138	—	50	—
Hanf	2,568	—	1,672	—
Schafwolle	2,515	—	2,715	—
Seide	12	19	8	20
Baumwollgarne	1,667	4,167	1,757	4,392
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	68	85	25	31
Baumwollwaaren	4,342	21,490	4,611	22,100
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	818	3,657	865	3,329
Wollengarne	51	127	50	125
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	17	21	14	17
Wollenwaaren	648	4,752	655	4,994
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	694	3,343	562	2,726
Seilerwaaren	614	419	618	411
Leinengarne	604	849	649	904
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	45	34	64	48
Leinenwaaren	2,957	5,986	2,578	5,598
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	292	861	273	759
Seidenwaaren	33	915	48	1,280
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	32	345	27	307
Kleidungen und Putzwaaren	18	900	17	800
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	75	1,875	65	1,625

VI. Metalle, gebrannte Erden, Glas und Erzeugnisse aus denselben.

Eisen, rohes, altes, Anker &c.	697	59	1,015	86
„ gefrischtes	5,061	1,914	5,088	1,884
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	352	70	397	79
Eisenblech, schwarzes	174	70	175	70
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	13	3	55	11
Eisengußwaaren, nur polirt	3,940	1,576	254	102
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	21	4	26	5
Eisenwaaren, gemeine und feine	4,079	4,456	3,935	4,027

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Erzeugnisse des Allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	330	278	438	403
Metalle, unedle, sowohl roh als gegossen, gezogen, gestreckt	1,241	2,337	1,439	2,580
Erzeugnisse des Allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	103	126	212	168
Waaren aus unedlen Metallen	355	1,895	224	1,575
Thonwaaren, nicht besonders benannte	2,825	1,130	3,480	1,395
Erzeugnisse des Allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	98	20	270	54
Waaren aus Steingut, dann Porzellan	280	934	453	1,547
dieselben als Erzeugnisse des allgem. Oesterr. Zollgebiets	62	217	114	292
Glas, gemeines	1,095	821	1,246	934
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	782	293	1,482	556
Glaswaaren	833	2,257	644	1,784
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	727	1,001	508	762

VII. Fabrikate (nicht in anderen Tarifsabtheilungen enthaltene).

	Menge. Ctr.	Zollertrag. Fl.	Im Vorjahre Menge. Ctr.	Im Vorjahre Zollertrag. Fl.
Papier	1,151	1,599	1,054	1,502
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	1,419	1,406	1,051	1,070
Leder und Lederwaaren	1,560	4,142	1,600	4,327
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	489	761	553	866
Holzwaaren, gemeinste	12,331	1,232	13,781	1,377
„ gemeine	822	328	1,061	424
„ mittelfeine u. feine	600	2,339	1,038	3,447
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	114	330	163	376
Steinarbeiten	274	110	655	174
Kurze Waaren	210	2,220	263	2,667
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	173	947	188	1,015
Krämereiwaaren, gemeinster Art	758	568	957	718
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	35	13	33	12
Soda und raffinirter Weinstein	129	52	128	51
Leim aller Art, Stärke rc....	476	357	633	475
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	43	16	68	25
Kochsalz (feine Aerarial-Niederlage)	84,774	—	74,178	—
Chemische Produkte und Farben, nicht besonders benannte	592	2,046	533	1,982
Erzeugnisse des allgemeinen Oesterr. Zollgebiets	112	280	150	355

B. Ausfuhr.

I. Arzenei- und Spezereiwaaren.

	Menge 1861.	Menge 1860.
	Ctr.	Ctr.
Gemeine, dann Asphalt rc.	5,513	7,653

II. Feld- und Gartenfrüchte, dann Erzeugnisse des Pflanzen- und Mineralreiches.

	1861.	1860.
Getreide aller Art	3,146	11,088
Gartengewächse und Obst	5,336	6,497
	100 Kbf.	100 Kbf.
Brenn- und Werkholz	5,668	5,792
	Ctr.	Ctr.
Steinkohlen	82,128	56,537

III. Thiere und thierische Produkte.

	1861.	1860.
Fische, frische	192	734
„ zubereitete	22,019	22,655
Heringe	287	1,220
	Stück	Stück
Ochsen, Stiere, Kühe und Kälber	2,772	3,108
Schafe, Widder, Ziegen und Lämmer	2,602	1,592
Schweine und Spanferkel	110	52
Pferde und Füllen	62	41
	Ctr.	Ctr.
Fleisch, frisches und gesalzenes	13,350	13,918
Käse	1,432	924
Honig und Wachs	788	2,629
Felle und Häute, roh	15,413	10,040

IV. Getränke, fette Oele und Fette.

	1861.	1860.
Gebrannte geistige Flüssigkeiten	2,054	2,634
Weine aller Art	190,038	199,661
Fette ohne Unterschied	12,322	9,223
Olivenöl	43,596	82,731

V. Webe- und Wirkstoffe, dann Seidenwaaren.

	1861.	1860.
Hanf	40	88
Schafwolle	3,059	2,724
Seide und Seidenwaaren	7	4

VI. Metall- und Thonwaaren.

	1861.	1860.
Metallwaaren	67	31
Thonwaaren	470	446

VII. Fabrikate (nicht in anderen Tarifs-Abtheilungen enthaltene).

	1861.	1860.
Leder, nicht besonders benanntes	11	26
Steinarbeiten, schwere	11	300
Kochsalz	54,572	81,448
	Stück	Stück
Schiffe unter 30 Tonnen	52	41

Abfälle.

	1861.	1860.
	Ctr.	Ctr.
Lumpen (Hadern)	4,896	5,763
Knochen, Klauen, Füße, Hörner	8,553	5,212

Handelsverhältnisse Java's.

(Bericht des Kommerzienraths Fr. Wolff, Mitgliedes der Ostasiatischen Expedition.)

Die Inseln Java, Celebes, Sumatra bilden für das Geschäft mit dem Auslande den wesentlichsten Theil der Holländisch Ostindischen Besitzungen. Die Insel Java mit ihrem Haupthafen Batavia ist der Sitz der Regierung, der Centralpunkt des Handels und Verkehrs. Von den beiden Freihäfen ist Rhiouw durch die Nähe des Englischen Freihafens Singapore ohne jeden nennenswerthen Verkehr, Macassar auf Celebes hat dagegen in der kurzen Zeit seines Bestehens einen bedeutenden Aufschwung genommen und beginnt ein direktes Import- und Export-Geschäft mit Europa zu erhalten.

Das Entrepot-Geschäft Batavia's, welches die Importe nur mit einem Zoll von 1 pCt. belastet, kann fast dem eines Freihafens gleichgestellt werden.

Die Produkten-Häfen sind:

Padang und Palembang auf Sumatra; Batavia, Indramajoe, Cheribon, Tagal, Pekalongan, Samarang, Soerabaja und Passoeroewan auf Java, Bangermassing auf Borneo, Macassar auf Celebes.

Während Batavia früher alle die anderen Häfen mit Importen versorgte, beziehen jetzt Samarang, Soerabaja und Macassar den größten Theil seiner Importe schon direkt; Cheribon hat ebenfalls damit angefangen und Padang dürfte bald folgen.

Nur Java ist von seinem Westpunkte Anjer an der Sunda-Straße bis zur östlichen Spitze Banjoewangie an der Bali-Straße mit einem Telegraphennetze durchzogen, das alle Häfen berührt.

Von allen Häfen des Holländischen Ostindiens sendet Batavia die jüngsten Nachrichten über Singapore nach Europa und ist zuerst im Besitz der Nachrichten von Europa.

I. Schifffahrtsverhältnisse und Frachten.

Was die Küstenfracht in den Holländisch Ostindischen Besitzungen anbetrifft, so kommen dafür nur Schiffe unter Holländischer oder Holländisch Ostindischen Flaggen in Betracht, denn nur solche haben sich dieses Privilegiums zu erfreuen.

Für Fahrten von Holländisch Ostindischen Besitzungen (mit Ausnahme weniger ganz unbedeutender Hafenplätze) nach Freihäfen, wie z. B. Macassar, Singapore, Hongkong, Macao, ferner nach China, Siam, Japan, Manila, nach dem Golf von Persien, nach Englisch Indien, Australien, Amerika können dagegen alle Flaggen konkurriren.

Diejenigen Schiffe, welche in den Holländisch Ostindischen Besitzungen für Zwischenfrachten Verwendung finden, werden zum größten Theil zum Transport von Reis nach den Chinesischen Häfen, hauptsächlich nach dem Canton-Fluß (Hongkong, Macao, Whampoa, Canton) benutzt; doch ist die Größe dieser Flotte natürlich von dem Ausfall der Reisernte in China abhängig. Reis wird in China jährlich dreimal geerntet, nämlich im Juli, im November und im Februar; da jedoch die letzte Ernte unbedeutend ist, so werden die Verhältnisse des Marktes durch den Ausfall der beiden größeren Ernten, besonders aber der im Monat November stattfindenden, bestimmt. Schiffe, die eine Fracht nach China suchen, treffen es in der Regel am Besten im Beginne des Jahres. Fahrzeuge von geringerem Tonnengehalte, etwa bis zu 500 Tons, nimmt man stets am liebsten, während größere Fahrzeuge nur bei bedeutender Konjunktur und nur zu einer mehr oder weniger billigen Fracht Verwendung finden.

Offerten nach Siam, dem Golf von Persien, Australien ꝛc. hat man nicht regelmäßig; es sind aber in jedem Jahre eine Anzahl davon im Markte, und man kann, besonders wenn eine Reiskonjunktur in China mitwirkt, zuweilen recht vortheilhafte Ladungen finden.

In dortigen Gegenden liefert Java für Schiffe, die eine Rückfracht nach Europa suchen, sicher die besten Chancen. Diese Erfahrung hat sich seit langen Jahren bewährt, wie es denn auch bei dem großen Quantum von Produkten, welche von Java nach dem Kontinente Europa's exportirt werden, kaum anders sein kann. Es ist daher zu verwundern, daß die Deutschen Rhedereien, namentlich mit ihren großen Schiffen, das dortige Feld so wenig kultivirt haben. — Die beste Zeit für Fahrzeuge, welche nach Europa retourniren wollen, ist vom September bis Januar, denn zu dieser Zeit kommt die große Masse der Produkte herein, und Jeder beeilt sich, dieselben so rasch wie möglich los zu werden. Kleineren Schiffen bis zu 500 und 600 Tons giebt man natürlich stets den Vorzug, weil man mit kleineren Ladungen in Europa leichter Absatz findet, als mit großen; jedoch hält es in dem oben erwähnten Zeitpunkte nicht schwer, auch Schiffe von bedeutenderem Tonnengehalte zu beladen, ohne daß man gezwungen ist, sich dafür bedeutend geringere Frachtsätze als bei kleinerem Tonnengehalte, gefallen lassen zu müssen.

Die meisten Schiffe, welche auf Java laden, sind von Holländischen Rhedereien, mit denen die Deutschen in jeder Hinsicht sehr gut konkurriren können; es ist daher zu bedauern, daß nicht mehr Schiffe von Deutschen nach Java gehen.

Das Telegraphennetz bietet den Capitainen, die, mit ihren Schiffen von Süden kommend, die Bali-Straße, Banjoewangie, oder, von Westen kommend, die Sundastraße, Anjer passiren, Gelegenheit, von den beiden oben genannten Plätzen aus nach Batavia zu telegraphiren. Sobald die Nachricht dort eingetroffen, daß ein Fracht suchendes Schiff bei Banjoewangie oder Anjer ist, so hört sich das betreffende Haus gleich um, welche Frachten im Markte sind, und macht dem Capitain, wenn möglich, feste Offerten oder giebt ihm über die momentanen Frachtsätze China's ꝛc. Rathschläge.

Kosten hat ein Schiff unter Deutscher Flagge wie folgt:

Ankergeld ½ Fl. pro Last von 2 Tons;

und an Kommissionen wird chargirt:

für Besorgung von Fracht 2½ pCt.,
für Einkassiren 2½ pCt.,
Rimessen dagegen 1 pCt.,
Vorschüsse, wenn Gelder einzukassiren, 1 pCt., sonst 2½ pCt.,
Verwerthung der Capitains-Tratte (gegen konfirmirte Kredite) 1 pCt.,
dito auf die Rheder in Havariefällen 2½ pCt.

Wenn Schiffe sich an ein Haus in Batavia adressiren und nach einem Hafen von nicht Holländisch Ostindischen Besitzungen versegeln, weil keine acceptable Fracht verschafft werden konnte, so wird keine Kommission chargirt. Schiffe, die auf der Außenrhede vor Anker gehen, brauchen kein Ankergeld zu zahlen, und wenn sie laden, zahlen sie es innerhalb 6 Monate nur ein Mal, gleichviel wie oft und in welchen Plätzen der Holländisch Ostindischen Besitzungen sie Ladung nehmen oder löschen. Wenn Schiffen durch Agenten von Batavia-Firmen an den Küstenplätzen eine Fracht besorgt wird, so zahlen sie doch nur die oben genannte Kommission von 2½ pCt., die das Batavia-Haus in dem Falle mit seinem Agenten theilt.

Die Frachtsätze für Europa stipulirt man in Batavia entweder pro Last laut Tarif der Holländischen Handel-Maatschappy in Gulden Holländ. Währung oder pro Ton laut Tarif der East India Company in Pfund Sterling.

Kleine Fahrzeuge bis zu höchstens 500 Tons, die alt aber noch zu gebrauchen sind, kann man in Batavia zuweilen recht gut verkaufen, besonders wenn es gute Segler sind. Werden Schiffe zu dem Zwecke dorthin gesandt, so muß der Capitain im Besitze einer gehörig legitimirten Autorisation sein, denn ohne eine solche kann die Ueberschreibung des Schiffes auf den Namen des Käufers nicht stattfinden.

Die Durchschnittsfracht nach Holland kann angenommen werden 85 Fl. pro Last von 2000 Kilos schwer Gut Bruttogewicht; leichte Güter kosten im Verhältniß mehr. Ungeachtet der im Frachttarif vorkommenden Bestimmungen von Mindergewicht pro Last für die leichten Artikel

werden noch außerdem Unterschiede gemacht in den zu bedingenden Frachtsätzen, je nachdem die Ladung leichter zu stauen, leichter oder schwerer ist. Wenn z. B. Zucker eine Fracht von 85 Fl. bedingt, so wird Kaffee oder Reis blos 75 bis 80 Fl., Arac dagegen 100 Fl. pro Last gerechnet.

In Betreff der See- und Feuerversicherung sind die Verhältnisse, welche in meinen Berichten über Singapore und China genugsam auseinandergesetzt sind, und auf welche ich mich im Allgemeinen beziehen kann, für Deutsche Schiffe noch günstiger, weil weniger Englische Konkurrenz vorhanden ist.

Da der Hafen von Batavia zu Zeiten für das Einlaufen von Schiffen sehr gefährlich ist, so mögen an dieser Stelle die hierauf bezüglichen Anordnungen mitgetheilt werden:

„Das Aufhissen einer blauen Flagge am Flaggenmast, am Bord des Wachtschiffes und auf dem Palais zu Weltevreden, ist ein Zeichen, daß das Einlaufen in den Hafen und das Auslaufen aus demselben mit Gefahr verbunden ist. Gleichfalls wird alsdann an dem Flaggenmast das Signal Nr. 5681 aus Marryats Buch wehen.

„Zur Verhütung von Unglück überhaupt darf man sich zum Dienst der Schiffe ausschließlich nur beim Tambangan-Veer mit Ruderern, ohne oder mit Tambangan, versehen.

„Am Marine-Büreau, auf dem Palais zu Weltevreden, sowie bei dem Hafenmeister sind stets alle Seekarten zu erhalten, während bei ersterem ein Offizier ausdrücklich beauftragt ist, alle Mittheilungen über die Fahrwässer im Archipel entgegenzunehmen, welche dazu dienen können, die Seekarten zu berichtigen."

Es folgt nunmehr ein Auszug aus dem Hafen- und Polizei-Reglement, dessen Vorschriften von den in Batavia einlaufenden Schiffen befolgt werden müssen.

Art. 1.

Alle Schiffe, welche laden oder löschen, müssen innerhalb der Grenzen der Rhede vor Anker gehen, und sind verpflichtet, bei dem Hafenmeister einzuklariren.

Hierunter sind ebenfalls begriffen alle Schiffe, welche aus Noth einlaufen, oder auch nur um Wasser oder Proviant einzunehmen. Letztere können indessen auf der Außenrhede vor Anker gehen, ohne diesen Verpflichtungen unterworfen zu sein.

Die Grenzen der Rhede sind:

Nördlich: die Linie der Baaken von Rynlands und Neptunus droogte.

Oestlich: innerhalb der Baaken auf Neptunus droogte. N. S. W.

Westlich: innerhalb der Baaken auf Rynlands droogte. N. S. O.

Die Länge und Breite vom Observatorium:

Breite 6° 7' 40''.

Länge östlich von Greenwich 106° 52'.

Art. 2.

Innerhalb der Grenzen der Rhede müssen Schiffe ihre Landesflagge hissen:

a) beim Aufsegeln auf die Rhede,
b) beim Verändern des Ankerplatzes,
c) an Sonn- und Festtagen,
d) sobald Kriegsschiffe auf der Rhede liegen und im Topp flaggen,
e) beim Verlassen der Rhede.

Art. 3.

Weder Kapitains noch Passagiere dürfen das Schiff verlassen, ehe dasselbe gepraaid ist. Der Praai-Rapport muß unverweilt ausgefüllt werden, den der Kapitain zu unterschreiben hat.

Art. 4

Wenn Gründe dazu vorhanden sind, kann der Kommandant des Wachtschiffes oder der Hafenmeister ein Schiff seinen Ankerplatz verändern lassen, und demselben einen anderen Ankerplatz anweisen.

Art. 5.

Kapitains oder Supercargos müssen sich sobald als möglich nach der Ankunft zum Hafenmeister verfügen, und ihm oder der Behörde, an welche er sie verweisen wird, alle diejenigen Mittheilungen machen, welche man von ihnen verlangen wird.

Art. 6.

Alle Depeschen und Packete müssen von dem Kapitain unverweilt gegen Quittung an das Zollamt abgeliefert werden.

Art. 7.

Innerhalb 24 Stunden nach Ankunft auf der Rhede muß der Kapitain mit dem Steuermann und dem Supercargo eine Angabe der Ladung des Schiffes beim Zollamte einreichen, unter Beifügung des Registers, des Seebriefes und aller anderweitigen Schiffspapiere. Letztere bleiben bis zum Ausklariren unter Bewahrung des Hafenmeisters. Im Fall, daß das Schiff Ladung für das Gouvernement am Bord haben sollte, muß davon außerdem Anzeige bei der Civilbehörde gemacht werden.

Art. 8.

Alle Polizeisachen gehören zum Ressort des Kommandanten des Wachtschiffes, oder wo ein solches nicht vorhanden ist, zur Kognition des Hafenmeisters.

Art. 9.

Kein Schiff darf seinen Ankerplatz verlassen, ohne vorher dazu die Erlaubniß vom Wachtschiffe, oder vom Hafenmeister erhalten zu haben.

Art. 10.

Kein Ballast darf auf oder außerhalb der Rhede in weniger als 10 Faden Tiefe ausgeladen werden.

Art. 11.

Weder vor noch nach Sonnenauf- oder Untergang, noch an Sonn- und Festtagen darf am Bord des Schiffes anders, als nach erhaltener Erlaubniß vom Zollamte gearbeitet werden. Die dazu erhaltene Erlaubniß muß am Wachtschiffe vorgezeigt werden.

Art. 12.

Keine Güter, von welcher Art sie auch seien, dürfen auf der Rhede von einem Schiffe zum anderen übergeschifft werden, als mit erhaltener Erlaubniß vom Zollamte und unter Aufsicht eines Zollbeamten.

Art. 13.

Nur mit Erlaubniß des Kommandanten des Wachtschiffes oder des Hafenmeisters darf auf der Rhede geschossen oder Feuerwerk abgebrannt werden.

Art. 14.

Wenn Feuer am Bord eines Schiffes entsteht, muß jedes Schiff wenigstens ein gehörig bemanntes, und so weit als möglich mit Löschapparaten ausgerüstetes Boot dahin schicken. Liegt ein Kriegsschiff auf der Rhede, stellen sich alle die Boote unter den Befehl des von dorther detachirten Offiziers.

Art. 15.

Keine Güter dürfen von noch nach dem Strand gebracht werden, als

auf erhaltene Konsent-Billets, und dann auch nur ausschließlich beim Zollamt vorbei, bei welchem außerdem alle vorbeigehenden Boote anlegen müssen.

Art. 16.

Alle Anfragen um Ladboote müssen schriftlich eingereicht werden, auf Batavia beim Büreau des Tjunia-Veers, auf anderen Plätzen beim Hafenmeister; Boote, welche Ladung von Bord bringen, müssen mit zwei Angaben der Ladung versehen werden. Boote, welche Ladung an Bord bringen, müssen Quittung über die abgelieferte Ladung erhalten. Stimmt diese nicht überein mit der Angabe, die die Absender mitgegeben haben, so muß dies dem (Eigenthümer) Bootführer in Gegenwart seiner Schiffsmannschaft deutlich bekannt gemacht werden. Der Führer des Bootes hat das Recht, Zurücklieferung zu verlangen.

Die Boote dürfen nicht länger, als unumgänglich nöthig ist, aufgehalten werden. Bleiben sie während der Nacht liegen, muß der Frachtlohn doppelt bezahlt werden.

Art. 17.

Wenn Kranke in das Hospital geschickt werden, müssen dieselben einen schriftlichen Beweis bei sich haben, worin nicht allein alle Nachweise über ihre Person, sondern auch die Angabe der Firma des Handelshauses, an welches das Schiff konsignirt ist, enthalten sein müssen. Außerdem muß der Kapitain innerhalb 24 Stunden eine schriftliche Bürgschaft leisten lassen, sei es von irgend einem akkreditirten Handlungshause oder von einer sonstigen sichern Person.

Art. 18.

Im Falle ein Mann der Equipage am Bord des Schiffes stirbt, muß die Erlaubniß, denselben begraben zu dürfen, bei der Civilbehörde nachgesucht werden, welche in dem Falle den Begräbnißplatz anweisen wird. Liegt ein Wachtschiff auf der Rhede, muß die Erlaubniß am Bord desselben vorgezeigt werden.

Art. 19.

Der Hafenmeister hat das Recht, Trinkwasser und Brennholz zu liefern. Allein auf Batavia und Soerabaja kann man, auf Anfrage, an Bord geliefert erhalten: Filtrirtes Trinkwasser von der Firma de Bruyn.

Man kann indessen auch selbst, jedoch nur mit eigenen Booten und eigener Bemannung Wasser aus dem Flusse holen.

Art. 20.

Der Kapitain, welcher auszuklariren wünscht, muß davon dreimal 24 Stunden vorher beim Hafenmeister Anzeige machen. Wenn das Schiff ausklarirt ist, muß dasselbe, ehe es unter Segel gehen darf, alle seine Papiere am Bord des Wachtschiffes vorlegen.

Art. 21.

Kapitains dürfen keine Passagiere ohne Paß mitnehmen, und ebensowenig eingeborene Matrosen, ohne vorher die Zustimmung des Hafenmeisters erhalten zu haben.

Art. 22.

Jeder Kapitain ist gehalten, von allen zurückbleibenden Matrosen Anzeige beim Hafenmeister zu machen, ebenso unverweilt von allen denjenigen, welche sich ohne Erlaubniß vom Schiffe entfernt haben.

Art. 23.

Alle Kapitains, welche sich nicht genau nach den in diesem Reglement enthaltenen Vorschriften richten, verfallen in die Strafen, welche auf Uebertretung durch die desfallsigen Gouvernements-Verordnungen gestellt sind.

II. Ausfuhr.

Für den Einkauf der Produkte Java's sind Deutsche Firmen in genügender Zahl dort etablirt. Die meisten bestehen in Batavia und haben in Samarang, Soerabaja und Cheribon ihre Korrespondenten (Holländer), durch welche sie die von Europa einkommenden Einkaufsordres ausführen lassen. Einige Deutsche Batavia-Firmen haben aber auch Filiale an den vorgenannten Markt- und Verschiffungsplätzen, entweder unter ihrer eigenen oder unter veränderter Firma.

Wohin nun Einkaufsordres für Java zu ertheilen sind, wird Nachfolgendes ausweisen.

Da die Küstenhäuser in Cheribon, Samarang und Soerabaja in bedeutenden Vorschußverhältnissen mit den Pflanzern stehen, so liegt es in ihrem eigenen Interesse, die Preise zu treiben. Da auf der anderen Seite die Firmen in Batavia gern so viel als möglich Ordres in Ausführung bringen, so bringt es deren Interesse mit sich, die Preise zu drücken. Da direkte Ordres nur an dem Platze zur Ausführung kommen können, wohin sie gelegt sind, so ist die Auswahl klein, wohingegen eine nach Batavia gelegte Ordre da ausgeführt wird, wo die Umstände es am vortheilhaftesten machen.

Insofern Batavia der Hauptsammelplatz der Schiffe ist, so sind Küstenhäuser mehr oder weniger von Batavia abhängig und geben Veranlassung zu Extra-Unkosten, wohingegen Batavia an der Quelle, also im Stande ist, den Gang der Frachten und Preise besser zu beurtheilen und zur rechten Zeit zu operiren.

Da die Küstenhäuser die Interessen der Pflanzer und zugleich die ihrer Europäischen Freunde wahrzunehmen haben, so kann leicht ein gewisses Dilemma entstehen, wohingegen die Firmen in Batavia nur die Interessen ihrer Freunde im Auge zu haben brauchen, und also gänzlich unabhängig eine Kontrolle ausüben können.

Aus Vorstehendem erhellt, daß, je weniger eine Firma in Batavia auf der Küste interessirt ist, desto unabhängiger sie beim Einkauf sein kann; ihre Kundschaft ist den Häusern an der Küste werthvoll, und letztere geben sich Mühe, die Firmen in Batavia so gut wie nur eben möglich zu bedienen. Dieser Vortheil also, den die Firmen in Batavia bei der Ausführung Europäischer Einkaufs-Ordres haben, entschädigt sie hinreichend für den Verlust der Kommission, welche sie jetzt den Häusern an der Küste bezahlen müssen, indem ihnen mehr Ordres von Europa zufließen. Es liegt also im Interesse Europas, Einkaufs-Ordres nach Batavia und nicht direkt nach den Küstenhäfen zu legen, da die auf der Küste zu zahlende Extrakommission reichlich durch die anderen Vortheile im Preise, in der Fracht &c. ausgeglichen wird.

Kommissions-Berechnung. Für die Besorgung des Einkaufs chargirt man in Batavia $2\frac{1}{2}$ pCt., für Remboursirung 1 pCt., also im Ganzen $3\frac{1}{2}$ pCt. Kauft man Waaren an der Küste, so chargiren die Agenten der Batavia-Häuser $2\frac{1}{2}$ pCt. extra. Padang macht hiervon für den daselbst durch das Gouvernement verkauften Kaffee eine Ausnahme, denn in diesem Falle chargiren die dortigen Häuser nur $1\frac{1}{4}$ pCt. Kommission.

Verpackung. In den meisten Fällen hat der Käufer dafür zu sorgen, und die Waare je nach der Beschaffenheit in Säcke, Kisten, Fässer zu verpacken.

Rembours. Man trassirt von Java auf Amsterdam und Rotterdam in Wechseln, zahlbar 6 Monate nach Dato, und der feste Kours dafür ist 100 Fl.; ferner auf London in 6 Monat Sicht-Wechseln, fester Kours 1 Pfd. Sterling. Bei Beziehung von Produkten bedarf es also konfirmirter Kredite auf Amsterdam, Rotterdam oder London. Einzeln hat man auch wohl Gelegenheit, 6 Monat Dato Tratten auf Paris abzugeben, und dann ist der feste Kours 1 Fl. Java-Währung.

Gewicht. Man wiegt dort mit dem Picul = 100 Catty = 125 Amsterdamer Pfunden = 136 Englischen Pfunden.

Zucker.

Die Produktion dieses Artikels nimmt jährlich zu, hauptsächlich in Folge der neuen Bestimmungen bezüglich Ausbreitung der Kultur, sowie auch durch die Anwendung der jetzt immer mehr in Aufnahme kommenden vorzüglichen Maschinerien, wodurch das Produkt von Java mit dem von jedem anderen Lande wetteifern kann.

Am bedeutendsten ist die Produktion von Zucker im östlichen Java, wo dieselbe durch außerordentliche Fruchtbarkeit des Bodens und eine zahlreiche Bevölkerung am meisten begünstigt wird. Die Produktionskraft differirt von 20 bis 80 Piculs per Bouw von 500 Quadrat-Ruthen.

Die Anpflanzung geschieht mit Ausnahme weniger ganz unabhängig dastehender Fabriken unter unmittelbarer Aufsicht der Regierung auf der Basis von gewissen Kontrakten, welche dieselbe zu dem Zwecke im Laufe der Zeit eingegangen ist. Je nach der Zeit, wo solche Kontrakte geschlossen, sind die Bedingungen verschieden. Einige Pflanzer haben ihre ganze Ernte, andere nur einen gewissen Theil an die Regierung abzuliefern, und endlich andere können über ihr ganzes Produkt frei disponiren. Eben so verschieden sind die Preisbestimmungen für dasjenige, welches die verschiedenen Pflanzer an die Regierung abzuliefern haben. Die Totalproduktion auf Java (denn von den anderen Holl. Ostindischen Inseln lieferte im Jahre 1860 nur Celebes ca. 6000 Piculs) beträgt jährlich bei einer guten Durchschnittsernte circa 140,000 Tons, z. B. im Jahre 1859 2,137,559 Piculs, wovon die Holl. Handel-Maatschappy

831,545 Piculs für Rechnung des Gouvernements nach Holland expedirte,

400,000 Piculs für Rechnung des Gouvernements in Batavia in Auktion verkauft und mit weiteren

1,206,014 durch die Faktorei der Holl. H. M. für diese Rechnung und durch auf Java etablirte Firmen verschifft wurden.

Die Fabrikation geschieht theils nach der alten Weise in offenen Pfannen, theils mit Dampf in luftleeren Kesseln. Die letztere Bereitungsweise ist jetzt bei Weitem die allgemeinere, und hat den Vortheil, daß sie schönen grobkörnig krystallisirten Zucker liefert, welcher auf der anderen Seite freilich auch wieder leichter Feuchtigkeit anzieht, als Zucker von der alten Bereitung, und dadurch rasch an Ansehen verliert. Der Gebrauch von Centrifugalmaschinen beschränkt sich bis jetzt fast ausschließlich auf die Verarbeitung der letzten und schlechten Melassen, welche auf keine andere Weise mehr zum Krystallisiren zu bringen sind, weshalb sogenannter Centrifugalzucker in Batavia gar nicht beliebt ist.

Die Verschiffungszeit ist von Juni bis Dezember und während dieser Zeit ist der beste Zucker zu haben. Freilich ist im Januar, Februar und März auch noch Manches zu verschiffen, aber die Qualität hat häufig um diese Zeit schon durch die zu dieser Jahreszeit fallenden Regengüsse gelitten.

Die Sortirung findet nach der Farbe auf Basis der in Holland durch die Niederländische Handels-Maatschappy ausgegebenen Standardnummern, laufend von 1 bis 20, statt. Der meiste Zucker fällt nach der Farbe in Nr. 8 bis 18, mehr in die höheren, als in die niederen Nummern, so daß man den Durchschnitt des zu Markte kommenden wohl auf Nr. 14—15 annehmen kann.

Die Verpackung ist in länglich runden Körben, von Bambus, Kanactus oder Krandjangs genannt, die mit großen trockenen Blättern inwendig bekleidet sind; sie umfassen von 5 bis 700 Pfd. Holl. Bruttogewicht oder 4½ bis 6½ Piculs.

Die Tara wird nie gerechnet und beträgt in der Regel 25 bis 30 Pfund pr. Krandjang oder Kanaster.

Die Preisnotirung und Regulirung geschieht nach der Farbe auf Basis der Standardnummer 16, und man rechnet ½ Fl. per Picul mehr oder weniger für jede höhere oder niedrigere Nummer, so z. B., wenn der Marktpreis für Nr. 16 = 16 Fl. ist, dann ist Nr. 18 = 17 Fl., Nr. 17 = 16½ Fl., Nr. 15 15½ Fl. 2c.

Export. Von dem Zucker, der nicht für Rechnung des Gouvernements seinen Weg nach Holland nimmt, gehen ungefähr ⅘ eben dahin, und nur etwa ⅕ nach anderen Ländern, wofür der Grund darin zu suchen ist, daß der Exportzoll von 6,30 pCt. auf alle Zuckerpartien bezahlt wird, die nicht direkt von Holländisch Ostindien in Holland eingeführt und daselbst unangebrochen gelöscht werden.

Von den hohen Nummern sind besonders die Nr. 18 bis 20 des Dampfzuckers sehr beliebt, die von den Holländischen Märkten vielfach nach Rußland gehen. Nach Frankreich gehen keine höheren Nummern als 15 bis 16; nach Amerika nur ordinaire Sorten, hauptsächlich Nr. 9—10. Die niedrigen Nummern gehen gewöhnlich um eine Nummer in Qualität zurück bis zu ihrer Ankunft in Europa, dagegen verlieren die feinen Sorten wenig oder nichts auf der Reise.

Kaffee.

Java. Die Produktion beläuft sich durchschnittlich auf 56 bis 62 Mille Tons, wovon ungefähr $\frac{9}{10}$ dem Gouvernement geliefert und für dessen Rechnung durch die Niederländische Handels-Maatschappy nach Holland expedirt werden; nur etwa $\frac{1}{10}$ kommt von freien Anpflanzungen und wird auf Java verkauft. Der größte Theil der Privatausfuhr nimmt seinen Weg nach Holland, doch sind auch Frankreich und die Vereinigten Staaten nicht unbedeutende Abnehmer, und zwar Frankreich sowohl in Padang, wie auf Java, während Amerika sich ausschließlich auf Padang beschränkt.

Die Ausfuhrzeit ist von Juni bis November, während der anderen Zeit hält es oft schwer, selbst Kleinigkeiten anzuschaffen. Die Preisbestimmung wird per Picul von 125 Amsterdamer Pfund berechnet; das Meiste wird für „good average quality" verkauft und nur für gewaschenen Kaffee, sogenannte Westindische Bereitung, pflegt man der besseren Qualität halber von 2 à 2½ Fl. pr. Picul mehr zu bezahlen.

Sumatra. Die Produktion und die Ausfuhr beträgt durchschnittlich im Jahre 10 à 13 Mille Tons, welche sämmtlich durch das Gouvernement in Padang, der Hauptstadt Sumatras, in öffentlichen Auktionen, welche vierteljährlich stattfinden, verkauft werden.

Der Exportzoll nach Holland beträgt 6 pCt. + 5 pCt., also 6,30 pCt., nach anderen Ländern 12 pCt. + 5 pCt., also 12,60 pCt. vom Werthe.

Die Verpackung geschieht in Säcken, die in der Regel 1 Picul von 125 Pfund enthalten. Bei Kaffee-Einkäufen muß der Käufer für Säcke sorgen, während bei Zucker der Fabrikant die Krandjangs oder Kanasters liefert.

Reis.

In den Holländisch-Ostindischen Besitzungen wird fast überall Reis kultivirt, und wenn auch bei Weitem der größte Theil davon für eigenen Konsum Verwendung findet, so wird doch auch jährlich ein nicht unbedeutendes Quantum exportirt.

Der weiße Reis, welcher hauptsächlich für Europa in Betracht kommt, wird besonders in der Gegend von Batavia, in den Residentschaften Indramagoe, Tegal und Cheribon geerntet. Der ordinaire Reis wird überall gezogen; was davon exportirt wird, findet zum größten Theil seinen Weg nach Singapore und China.

Ernte und Verschiffungszeit.

Reis wird in manchen Distrikten Javas jährlich dreimal geerntet, die Haupternte findet aber in den Monaten April und Mai statt. Da der Paddy einige Zeit trocknen muß, um für das Enthülsen geeignet zu werden, so kommt neuer Reis nicht vor Juni oder Juli an den Markt, und dann ist die Größe des zum Verkauf kommenden Quantums haupt-

sächlich von der Kauflust der Exporthäuser und dem augenblicklichen Marktwerth abhängig.'

Von sogenanntem **Tafelreis** produzirt Java etwa 100,000 Pikuls, von dem der größte Theil in den Monaten Juni bis September zur Verschiffung fertig wird.

Der **Export** ist bei einem Artikel wie Reis, der ganz abhängig von einer großen oder kleinen Ernte, von Berichten aus den Konsumtionsländern, Stand der Frachten rc., alle Jahre verschieden. Der Export im Jahre 1859, welches für gewöhnliche Zeiten eine gute Basis bildet, betrug nach:

	Pikul	
Holland	628,714	47
England	86,561	—
Frankreich	5,400	—
Schweden	7	—
Dänemark	6,581	75
Hamburg	5,400	—
Bremen	29,200	—
Amerika	13,486	—
China	236,776	19
Manila	10,288	—
Siam	310	—
Australien	23,267	25
dem dortigen Archipel	501,967	74
	1,547,959	40

Uebrigens kann das wirklich nach Holland exportirte Quantum nicht angegeben werden, weil manchmal Schiffe dahin ausklarirt werden, die in Wirklichkeit eine andere Bestimmung haben. Der Zweck, den man dabei hat, ist nur, daß man die Plätze, wohin die Ladungen dirigirt sind, nicht bekannt haben will.

Die **Einkaufskonditionen** sind bei Reis sehr verschieden. Man stipulirt den Preis per Koyang, welcher in Soerabaja 30, in Samarang 28 und in Batavia 27 Pikuls wiegt. Kauft man Reis für Europa, welcher in Gunnies verschifft wird, so hat der Käufer für die Säcke zu sorgen; nur Tafelreis wird inklusive prima Gunny-Säcke, verkauft. Bei Reis für China, Manila rc., welcher in Stroh- oder Mattensäcken versandt wird, stipulirt man den Preis in Batavia exklusive, in Samarang und Soerabaja in der Regel inklusive Säcke.

Tafelreis wird durch zwei Ländereien und eine Dampfmühle geliefert; das Produkt der ersten beiden wird durch die Agenten der Eigener en bloc verkauft und wegen Reis aus der Dampfmühle hat man sich mit dem Eigenthümer dieses Etablissements zu verständigen.

Reis, welcher für den Europäischen Markt bestimmt ist, wird wegen der Verschiedenheit in der Qualität nach Muster verkauft.

Der Exportzoll beträgt 10 Cts. + 5 pCt., also 10½ Cts. per Pikul von 125 Amsterdamer Pfund.

Arrac,

Destillirt aus Melassen und Reis, hat gewöhnlich eine Stärke von 50—51° Richter bei 4—5° Wärme. Bataviawaare ist die beliebteste und beste Qualität, Cheribon und Soerabaja finden in Europa keinen Beifall. Man verschifft die Waare in Europäischen Fastagen, Leggen genannt, die der Käufer zu liefern hat. Man stipulirt den Preis von Arrac für 388 Batavia-Kannen = 160 Engl. Gallons = 563 Litres. Die Leggers werden von Holland eingeführt und kosten per Stück 30 ca. Fl.

Export. Die Hauptproduktionszeit, in welcher mithin auch am meisten exportirt wird, ist von Juni bis Dezember; während der anderen Zeit wird zwar auch Arrac destillirt, aber, da es dann zuweilen an Melassen mangelt, nicht in großen Quantitäten. In Soerabaja würde man das ganze Jahr destilliren können, weil dort Ueberfluß an Melassen ist; da diese aber wenig Zuckerstoff enthalten, so besteht für Soerabaja Arrac keine Liebhaberei.

Exportirt wurden 1859 nach:

Holland	6,514½	Leggers.
England	180	„
Schweden	153½	„
Bremen	305	„
Amerika	570	„
Bengalen	13½	„
Golf von Persien	50½	„
China	162¼	„
Manila	100	„
Siam	265	„
Japan	2	„
Australien	60½	„
dem dortigen Archipel ...	4,296½	„
	12,673¼	Leggers.

Exportzoll wird auf Arrak nicht bezahlt.

Indigo.

Die Produktion auf Gouvernements- und Privatplantagen beträgt bei einer guten Durchschnittsernte etwa 1 Million Pfund, wovon für Rechnung des Gouvernements durch die Holländische Handel-Maatschappy etwa zwei Drittel nach Holland verschifft wird. Was durch auf Java etablirte Handlungshäuser oder durch die Niederländische Handel-Maatschappy für ihre eigene Rechnung exportirt wird, findet ebenfalls zum größten Theil seinen Weg nach Holland, wie sich aus folgender Statistik ersehen läßt:

Export im Jahre 1859

nach Holland	950,826	Pfd.
„ Frankreich	31,020¾	„
„ Siam	214	„
„ d. dortigen Archipel	1,189¼	„
	983,250	Pfd.

Indigo wird während des ganzen Jahres fabrizirt und verschifft, am wenigsten jedoch in der Zeit, wenn durch anhaltende Dürre (von Juli bis September) und durch vielen Regen (im Januar und Februar) veranlaßt, die Fabrikation eingeschränkt werden muß. Was die Kultur von Indigo anbetrifft, so ist dieselbe auf Java im Abnehmen begriffen. Ein Hauptgrund ist der, daß die Indigopflanze mehr und mehr degenerirt, welchem Uebelstande, wie es scheint, mit Erfolg nicht abzuhelfen ist. Es werden dadurch viele Pflanzer veranlaßt, sich der Zuckerkultur zuzuwenden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß, wenn erst Eisenbahnen auf Java sind, die Indigokultur immer mehr eingeschränkt, und dafür die Zuckerkultur größere Ausbreitung erhalten wird. Uebrigens kann die Qualität des Java-Indigo, der nur im Innern in den Fürstenthümern Solo und Djobjo produzirt wird, mit der feinsten Bengal wetteifern, ja soll sogar noch zarter sein. In Holland ist die Taxation der Qualitäten noch schärfer wie in Java.

Man verpackt Indigo in Kisten von 80 bis zu 150 Amsterdamer Pfund für Rechnung des Verkäufers.

Verkaufs-Konditionen. Samarang ist der Platz, wo Indigo zum Verkauf kommt. Der Artikel wird in assortirten Partien angeführt; man verkauft ihn so, indem man den Preis für prima stipulirt, und für abweichende Qualität eine entsprechende Preiserniedrigung eintreten läßt. Die Notirung ist pr. Amsterdamer Pfund Netto.

Der Exportzoll nach Holland beträgt 5 Cts. + 5 pCt. = 5¼ Cts., nach anderen Ländern 10 Cts. + 5 pCt. = 10½ Cts. pr. Amsterdamer Pfund.

Gummi-Elastikum.

Auf Java hat man bis jetzt Gummi-Bäume nur in den Niederungen

an der westlichen Küste gefunden und im Jahre 1860 nach ungefähren Schätzungen 3 à 4000 Pikuls daselbst gewonnen. In den Wäldern Sumatra's ist der Baum häufiger, und daher kommt der größte Theil des Gummis, das von Java, Singapore und Penang nach Europa exportirt wird. Von Borneo kommen nur kleine Quantitäten an den Markt.

In Folge der in den letzten zwei Jahren für Gummi-Elastikum bezahlten Preise sind die Bäume durch die Eingeborenen furchtbar maltraitirt worden und eine große Menge derselben abgestorben. Da außerdem im Innern der Insel die Bäume nicht so häufig vorkommen, das Sammeln des Gummi im Innern mit vielen Gefahren verknüpft ist, die Eingeborenen durch die Regierung mehr zum Arbeiten angehalten werden, und durch die in letzter Zeit gewichenen Preise für ihre Arbeit und Entbehrungen nicht entsprechend entschädigt sind, so wird der Export wohl schon in diesem Jahre bedeutend abnehmen.

Die Preise erreichten 1860 die Höhe von 112 bis 115 Fl. pr. Pikul, während 4 bis 5 Jahre früher der gewöhnliche Werth 30 bis 35 Fl. war. Im April 1861 war der Preis wieder auf 65 bis 70 Fl. gesunken.

Der Export von Java betrug 1860

nach Holland	10,947	Pikuls,
„ England	1,291	„
„ Frankreich	1,952	„
„ Hamburg	50	„
„ Bremen	581	„
„ Amerika	1,089	„
„ Singapore	877	„
	16,787	Pikuls,

von Padang (Sumatra)

nach Holland	1,470	Pikuls,
„ Frankreich	758	„
„ Amerika	740	„
„ Penang	20	„
„ Java	2,043	„
	5,031	Pikuls.

Die Verpackung geschieht in Körben und Säcken nach Konvenienz der Verschiffer.

Die Verschiffungszeit ist während des ganzen Jahres, jedoch im Januar, Februar und März weniger wie in den andern Monaten.

Verkaufskondition. Man setzt den Preis für den Picul von 125 Amsterdamer Pfund fest.

Der Exportzoll beträgt nach Holland $2\frac{10}{100}$ pCt., nach anderen Ländern $4\frac{20}{100}$ pCt. vom Werthe.

Gummi damar

ist ein Produkt von Sumatra und Borneo. Es kommt zwar auch auf einigen anderen Inseln des Archipels vor, jedoch nicht in Quantitäten von Bedeutung. Die Waare wird gewöhnlich in rohem Zustande nach Batavia gebracht und dort gereinigt. Der Abfall findet auf Java Verwendung, während das gereinigte Produkt nach Europa geht.

Die Verschiffung dieses Artikels findet das ganze Jahr statt. Im Jahre 1859 gingen

nach Japan	26	Picul,
„ Holland	$4533\frac{46}{100}$	„
„ England	150	„
„ Frankreich	951	„
„ Amerika	200	„
„ dem Archipel	657	„
	$6517\frac{46}{100}$	Picul.

Die Verpackung geschieht in Kisten, die der Käufer zu liefern hat und die in der Regel 1 Picul wiegen. Der Preis wird stipulirt pro Picul von 125 Amsterdamer Pfund netto. Der Exportzoll nach Holland beträgt $2\frac{10}{100}$ pCt., nach anderen Ländern $4\frac{20}{100}$ pCt. vom Werthe.

Gummi Benzoe oder Benjamin

ist ebenfalls ein Produkt Sumatra's, von wo es nach Java kommt. Die Waare fällt sehr verschieden von Qualität aus; das Meiste besteht aus Tertia und ordinairer Secunda, wogegen wirklich schöne Prima mandelreiche Waare sich selten vorfindet. In den letzten Jahren war die Produktion sehr gering und dasjenige, was nach Java gebracht wurde, fand für den dortigen Konsum Verwendung. Der größte Theil des Artikels wird durch kleine Fahrzeuge der Natives nach Penang zum Verkauf gebracht und für das daraus Gelöste Waaren eingekauft. Bei größeren Bestellungen kann man den Gummi ohne bedeutende Kosten von Sumatra beziehen, und dafür sind die Monate Februar, März und April am Geeignetsten. Der Preis variirt von 55 bis 160 Fl. pro Picul.

Die Verpackung geschieht in Kisten, die ca. 1 Picul wiegen, zu Lasten des Käufers.

Man verkauft die Waare nach Mustern und bestimmt den Preis pro Picul von 125 Amsterdamer Pfund. Der Exportzoll nach Holland beträgt $2\frac{10}{100}$ pCt., nach den anderen Ländern $4\frac{20}{100}$ pCt. vom Werthe.

Gutta Percha

wird auf Sumatra, Celebes, Borneo und einigen anderen Inseln des Archipels geerntet, wovon indessen nur sehr weniges, z. B. 1859 etwa 500 Piculs, nach Java kommt. Die Produktion hat gegen früher sehr abgenommen, und Prima-Waare kommt nur selten vor. Der Preis betrug im April 1861 75 Fl. pro Picul von 125 Pfd. netto.

Die Verpackung geschieht für Rechnung, sowie nach Konvenienz des Käufers in Säcken oder Körben, doch wird die Waare auch lose verladen.

Der Exportzoll beträgt $2\frac{10}{100}$ pCt. nach Holland, das Doppelte nach anderen Ländern.

Pfeffer, schwarzer und weißer.

Java produzirte 1860 an Pfeffer ca. 150,000 Pfd., die sämmtlich durch die Holländische Handels-Maatschappy für Rechnung des Gouvernements nach Holland gesandt wurden. Was in Java oder besser gesagt in Batavia ausgeboten wird, kommt von Sumatra.

Der Export betrug 1859:

nach Holland	$2739\frac{50}{100}$	Picul,
„ England	150	„
„ Frankreich	1349	„
„ dem Kap der guten Hoffnung	2250	„
„ Australien	1006	„
„ dem dortigen Archipel	$964\frac{31}{100}$	„
zusammen	$8458\frac{81}{100}$	Picul.

Die Verpackung findet zu Lasten des Käufers in Säcken statt, die ca. 100 Pfd. fassen.

Die Verkaufskondition ist pro Picul netto.

Der Exportzoll beträgt nach Holland $1\frac{5}{100}$ Fl., nach anderen Ländern $2\frac{10}{100}$ Fl. für schwarzen und 50 pCt. mehr vom weißen.

Cubeben,

ein Produkt Java's und besonders der Residentschaften Bagelen und Tagal.

Der Export von 1859 betrug:

nach Holland	$213\frac{70}{100}$	Picul,
„ Frankreich	$166\frac{18}{100}$	„
„ Bremen	19	„
„ Amerika	$98\frac{82}{100}$	„
„ China	123	„
„ dem Archipel	$505\frac{91}{100}$	„
	$1126\frac{61}{100}$	Picul.

Die Verpackung geschieht zu Lasten des Käufers in Säcken, die etwa 50 Pfd. enthalten.

Ernte und Verschiffungszeit. Cubeben beginnen im Mai nach Java zu kommen, und der größte Theil wird in den Monaten Juni bis August verschifft, später kommen nur noch kleine Reste an den Markt.

Verkaufskondition. Man stipulirt den Preis pr. Netto Pikul. Samarang ist der Platz, von wo Kubeben fast ausschließlich verschifft werden.

Der Exportzoll nach Holland beträgt $2\frac{12}{100}$ pCt., nach anderen Ländern $4\frac{20}{100}$ pCt. vom Werthe.

(Schluß folgt.)

Mittheilungen.

Stettin, 17. Februar. Im hiesigen Handels- und Geschäftsverkehr herrschte während des verflossenen Monats eine große Stille, die sich mit geringen Ausnahmen auf fast sämmtliche Verkehrsbranchen erstreckte. Der spät eingetretene, aber scharfe Frost fesselte Ströme und Gewässer und beschränkte die Kommunikationsmittel auf Eisenbahnen und Landwege. Die ausländischen Märkte verhielten sich still und gaben keine Anregung zu Geschäftsunternehmungen, wie übrigens solche in den hiesigen Verhältnissen ebenfalls nicht gefunden werden konnte. Es war eine Zeit der allgemeinen Ruhe eingetreten, die jedoch mit Wiedereröffnung der Schifffahrt, wie man allgemein hofft, einer desto erfreulicheren Regsamkeit weichen dürfte. — Im Getreidehandel zeigte sich im Allgemeinen wenig Leben. Die ausländischen Märkte, welche die großen Herbstzufuhren immer noch nicht bewältigt hatten, zeigten sich zurückhaltend und für den schwachen Bedarf des Inlandes schienen die mäßigen Zufuhren auszureichen. Die Saaten waren während des strengen Frostes durch eine Schneedecke hinreichend geschützt und der Stand derselben blieb befriedigend. — Die Zufuhren betrugen im Laufe des verflossenen Monats: 4465 Wispel Weizen, 3155 Wispel Roggen, 298 Wispel Gerste, 567 Wispel Hafer, 287 Wispel Erbsen; und es verblieben im Bestande: 7816 Wispel Weizen, 1764 Wispel Roggen, 363 Wispel Gerste, 394 Wispel Hafer, 1116 Wispel Erbsen. — Weizen erfuhr im Laufe des Monats zwar kleine Preissteigerungen, konnte sich aber schließlich in Folge der flauen Englischen Marktberichte nicht behaupten. Die Französischen Zufuhren blieben allerdings schwach, indessen wurden die in den Hafenplätzen noch vorhandenen großen Vorräthe nur langsam geräumt. Das Ausland zeigte keine anhaltende Nachfrage und die hiesige Börse schien ebenfalls kein rechtes Vertrauen auf die Stabilität der Preise zu haben, da sie vielfach versuchte, ihre Vorräthe, wenn auch zu etwas billigeren Preisen, loszuschlagen. Man zahlte 73 bis 81 Rthlr. für loco Waare und 82 bis $82\frac{1}{2}$ Rthlr. für Frühjahrslieferung. — Roggen mußte bei stillem Geschäft ebenfalls im Preise nachgeben, wenngleich die Vorräthe an den Hauptplätzen außergewöhnlich klein blieben. Von verschiedenen Seiten bemühte man sich vergeblich, darzuthun, daß der Ertrag der vorjährigen Ernte nicht hinreichen würde, den Bedarf, der sich von allen möglichen Seiten zeigen würde, zu decken. Man schien indessen an die Stichhaltigkeit der dafür angeführten Gründe nicht recht glauben zu wollen und zeigte einstweilen wenig Verlangen, sich an Spekulationen in diesem Artikel zu betheiligen. Man zahlte zuletzt 48 bis 50 Rthlr. für loko Waare und $49\frac{1}{2}$ bis $49\frac{3}{4}$ Rthlr. für Frühjahrslieferung. — Gerste blieb ziemlich unbeachtet und wich etwas im Preise, welcher schließlich mit 34 bis 38 Rthlr. für loco Waare zu notiren war. — In Hafer fanden einzelne Umsätze zu unveränderten Preisen statt, namentlich wurden nicht unbedeutende Partien für Vorpommersche Rechnung gekauft, obwohl diese Provinz recht gut im Stande sein wird, ihren Bedarf aus dem Ertrage der eigenen Ernte zu decken. Die Preise stellten sich auf 24 bis 27 Rthlr. ür loko Waare und auf 27 Rthlr. für Frühjahrstermine. — Der strenge Frost, welcher die Rappspflanze ohne Schneedecke fand, lenkte die Aufmerksamkeit auf Rüböl und verursachte eine nicht unerhebliche Steigerung dieses Artikels, die indessen bald wieder nachließ, als reichlicher Schneefall die Besorgniß für das Gedeihen der jungen Saat zerstreute. Die Preise schlossen weichend bei schwachem Geschäft mit $12\frac{1}{3}$ bis $12\frac{1}{2}$ Rthlr. und $12\frac{2}{3}$ für Frühjahrstermine. — Spiritus wurde aus Gegenden, wo die Kartoffel-Ernte gute Resultate geliefert hatte, vielfach angeboten, die Bestände vergrößerten sich und es fand ein rasches Weichen der Preise statt, ohne daß es deshalb zu lebhafteren Umsätzen gekommen wäre. An Nachfrage für den Export mangelte es gänzlich und die Preise schlossen mit $17\frac{1}{4}$ Rthlr. für loko Waare und $17\frac{3}{4}$ Rthlr. für Frühjahrslieferung. — Das Waarengeschäft blieb während des ganzen verflossenen Monats ziemlich unbelebt und der Bedarf des Binnenlandes zeigte sich, wie gewöhnlich um diese Jahreszeit, anhaltend schwach. Lebhaftere Umsätze kamen nur vor in Reis und in Leinsamen. In letzterem Artikel wurde zu steigenden Preisen Vieles gehandelt. — In Zucker zeigte sich ein größerer Begehr für raffinirte Waare, in Folge dessen die Preise mit $\frac{1}{3}$ Rthlr. höher notirt wurden. In Rohzucker fanden nur mäßige Umsätze statt. Zwar wurde für Oesterreich zu kaufen gesucht, doch ließen die erhöhten Forderungen der Produzenten es nicht zu Geschäften kommen. Im Allgemeinen schien man die momentane Ruhe in dieser Geschäftsbranche nicht ungern zu sehen und rechnete mit Bestimmtheit auf ein reges Frühjahrsgeschäft. — Im Holzhandel herrschte bei mangelnder Nachfrage vom Auslande gänzliche Ruhe, ebenso im Speditionsverkehr. — Die Thätigkeit unserer Dampfmühlen-Etablissements hatte im Laufe des verflossenen Monats etwas nachgelassen, dagegen blieben die Geschäfte unserer anderweitigen industriellen Institute in gewohntem lebhaften Betriebe.

Düsseldorf, 10. Februar. Die Kohlen-Förderung ist im Monat Januar im Allgemeinen in bisheriger Weise betrieben worden; der Kohlenversand erlitt jedoch durch die wegen des Frostes eingestellte Schifffahrt eine wesentliche Verminderung. Die Preise für diesen Artikel sind unverändert geblieben. Die Eisen-Industrie befand sich im verflossenen Monate in einer verhältnißmäßig nicht ungünstigen Lage: die Preise waren eher steigend als fallend und unsere Walzwerke, Maschinenfabriken und Kesselschmieden reichlich mit Aufträgen versehen. Auch bei unseren Schrauben- und Drahtstiftfabriken gingen nennenswerthe Aufträge zu verbesserten Preisen ein. In der Tuch-Fabrikation ist eine Wendung zum Bessern noch nicht eingetreten und wird dies auch vor Erledigung der Amerikanischen Wirren nicht erwartet. Viele unserer größeren Fabrikanten, welche sonst nur für Amerika arbeiten ließen, haben zwar angefangen, für den Deutschen Markt zu arbeiten, doch sollen die zu erzielenden Preise, wegen der großen Konkurrenz, durchaus unbefriedigend sein. Der Wollhandel bewegt sich in entsprechend engen Grenzen. Die Baumwollenpreise sind noch weiter in die Höhe gegangen und wirkt der theure Preis des Rohstoffs höchst nachtheilig auf den Gang der Spinnereien, Webereien, Druckereien und Türkischroth-Färbereien. In den meisten derartigen Etablissements wird mit beschränkter Zeit gearbeitet und die Absicht gänzlicher Betriebs-Einstellung wieder häufiger ausgesprochen. Die Besitzer von Tabaks- und chemischen Fabriken äußerten sich günstig über den Gang ihrer Geschäfte im Monat Januar. Im Kolonialwaarenhandel fanden nur Umsätze für den Konsum, meistens zu hohen Preisen, namentlich für Kaffee statt. Geld war im Monat Januar sehr flüssig und versicherten unsere Banquiers, daß sie selbst zu einem sehr mäßigen Zinsfuß keine Verwendung für ihre Baarbestände finden könnten. Größere Posten Wechsel sind gern à $3\frac{1}{4}$ pCt., selbst à 3 pCt. diskontirt worden.

Dortmund, 15. Februar. Der Geschäftsverkehr im verflossenen Monate war für den Kohlenabsatz weniger günstig als vorher, da um diese Zeit die Winterlager geräumt zu werden pflegen, um die alten Vorräthe aufzuarbeiten, und alsdann geringere Bestellungen einlaufen. Dagegen be-

wegte sich das Eisengeschäft in der früheren lebhaften Weise; die Werke sind stark beschäftigt und wenn auch offiziell eine Steigerung der Preise nicht bekannt geworden ist, so darf man doch in einzelnen gesuchten Branchen eine Erhöhung von einigen Thalern per 1000 Pfd. annehmen. Die Lage des Getreidegeschäftes war unverändert. Die Märkte sind im Allgemeinen schwach befahren und der Bedarf in Roggen muß aus den östlichen Provinzen gedeckt werden. Bei einem Rückblicke auf das abgelaufene Jahr ist über die Iserlohner Industriezweige nichts Günstiges zu berichten, mit Ausnahme der Nadelfabrikation, in welcher genügende Aufträge einliefen. Für die Bronzefabriken, deren Hauptabsatz New-York ist, waren in Folge der Kriegszustände die Geschäfte gegen frühere Jahre ganz unbedeutend und die Preise gedrückt. In Kron- und Wandleuchtern, deren Fabrikation in den letzten Jahren Bedeutung erlangt hat, ist zu guten Preisen starker Absatz gewesen. Die Frage nach Reit- und Fahrzeugen, besonders Gegenständen, welche zu militairischen Zwecken verwandt werden, war so stark, daß selbst große Etablissements periodisch den Anforderungen nicht genügen konnten. Die dafür erzielten Preise waren mäßig. Der Kohlenabsatz auf der Ruhr erfuhr eine erhebliche Verminderung gegen das Vorjahr, indem pro 1860 17,240,024 Ctr., dagegen pro 1861 nur 14,778,695 Ctr. in die Häfen von Ruhrort und Duisburg angefahren wurden. Diese bedeutende Abnahme muß bei dem günstigen Wasserstande des verflossenen Jahres und unter Berücksichtigung, daß im Allgemeinen der Kohlenabsatz für den Westphälischen Hauptbergdistrikt zugenommen hat, der geringeren Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Köln-Mindener Eisenbahn zugeschrieben werden. Durch die bevorstehende Eröffnung der Witten-Duisburger Bahn wird eine neue gefährliche Konkurrenz der Ruhr erwachsen und das Verlangen nach einer Ermäßigung der Ruhrschifffahrts-Abgaben, welche nach wie vor 2½ Pf. per Centner betragen, immer dringender. In Folge der Abnahme des Verkehrs auf der Ruhr sind auch die Kohlenpreise für die an diesem Flusse gelegenen Bergwerke heruntergegangen. Dieselben haben je nach der Qualität der Kohle und der Lage der Zechen zwischen 10 Pf. und 3½ Sgr. per Scheffel betragen und wird der Durchschnittspreis kaum die Höhe von 2 Sgr. 5 Pf. per Scheffel erreicht haben, wobei die Zechen auf die Dauer nicht bestehen können. Der Kohlenabsatz auf den an oder in der Nähe der Bahn belegenen Zechen hat besonders in der letzten Hälfte des Jahres einen erheblichen Aufschwung erfahren, hervorgerufen durch die Eröffnung der Ruhr-Siegbahn und die Tarifermäßigungen der Thüringischen und Nordbahn; ebenso ist der Debit nach Magdeburg stetiger geworden. Gegenüber diesem starken Bedarfe, zu dessen Fortschaffung lediglich die Eisenbahnen benutzt werden konnten, erwies sich deren Waarenvorrath als entschieden unzureichend und wird, wenn das Kohlengeschäft sich dauernd auf dieser Höhe erhalten sollte, eine Vermehrung des Betriebsmaterials nicht zu umgehen sein. Wenn schon verschiedene Bergwerksgesellschaften zur Abhülfe dieses Uebelstandes eigene Waggons angeschafft haben, so gestatten theils die Mittel der meisten industriellen Unternehmungen nicht derartige Ausgaben, theils stehen auch die Begünstigungen, welche die Eisenbahnen dafür gewähren, nicht in dem richtigen Verhältnisse zu dem Kostenaufwande. Die Durchschnittspreise waren trotz des starken Absatzes unter denen der früheren Jahre, nämlich 12 Sgr. pro Tonne à 4 Preuß. Scheffel, während solche 1860 15 Sgr., 1859 nahe an 17 Sgr. betrugen. Der Durchschnittswerth der Förderung, einschließlich der selbst verbrauchten meist schlechteren Kohlen, war 1861 ca. 11 Sgr. 4 Pf., 1860 ca. 13 Sgr. 10 Pf. Dies Mißverhältniß zwischen Preis und Absatz dürfte darin seine Erklärung finden, daß die in neuerer Zeit aufgetretenen Aktiengesellschaften einen Markt für ihre Produktion suchen, bei geringeren Selbstkosten große Massen fördern und zu sehr niedrigen Preisen absetzen; dann aber scheint das in so großen Dimensionen hier noch neue Kohlengeschäft auch nicht hinreichend kaufmännisch betrieben zu werden. In der nächsten Zeit sollen Geschäfte gegründet werden, welche sich die Regulirung des Absatzes zur ausschließlichen Aufgabe machen wollen und dürfte dies auf die Preise einen wohlthätigen Einfluß ausüben. Die Eisenindustrie, welche im Jahre 1860 in Folge des Mangels an Aufträgen sehr danieder lag, hat sich im vorigen Jahre, wo es an Bestellungen nicht mangelte, gehoben, indeß sind auch in dieser Branche die Preise nicht erheblich gestiegen. Einen besonderen Aufschwung hat die Roheisenproduktion erfahren, seitdem der Siegerländer Eisenstein billig bezogen werden kann, da das hergestellte Koakseisen bei niedrigerem Preise fast dem Holzkohleneisen gleich kommt. Da bei einer Fortdauer der günstigeren Konjunktur in der Kohlen- und Eisenindustrie eine Besserung in den Preisen nicht ausbleiben kann, so verspricht auch die Lage der Aktiengesellschaften, welche bisher keine oder geringe Dividenden vertheilen konnten, eine bessere zu werden, so daß Unternehmungen wie Hoerde, Neu-Schottland, die Kohlenbergbau-Gesellschaften Westfalia, Harpen, Borussia, Massen und andere die Ansicht rechtfertigen werden, daß die Industrie hiesiger Gegend einer gesunden Grundlage keineswegs entbehrt.

Konstantinopel, Ende Januar. Von den während des verflossenen Jahres in unserem Hafen angekommenen 127 Preußischen Schiffen haben 11 ihre aus Englischen Steinkohlen bestehende Ladung hier gelöscht, wogegen die übrigen im Verkehr zwischen Europäischen Häfen und dem Schwarzen Meere durchpassirten. Von Mecklenburgischen Schiffen haben überhaupt 218, gegen 157 im Vorjahre, hier verkehrt.

Aux Cayes, 20. Januar. Die Zahl der im Jahre 1861[1]) vom Auslande hier eingelaufenen Schiffe war 76, ihre Tragfähigkeit 10,579 Tonnen, und zwar der Flagge nach: 28 Amerikanische Schiffe von 3958 Tonnen, 26 Englische 3192 Tonnen, 5 Hamburgische 1063 Tonnen, 4 Französische 766 Tonnen, 6 Dänische 738 Tonnen, 2 Hannoversche 274 Tonnen, 3 Holländische 270 Tonnen, 1 Belgisches 171 Tonnen und 1 Schwedisches 147 Tonnen. Die aus Schnittwaaren, Lebensmitteln, Quincaillerien und Parfümeriewaaren bestehende Einfuhr hatte einen Gesammtwerth von 800,900 schweren Piastern (à 1 Rthlr. 13 Sgr. 1 Pf.). Ausgeführt wurden von inländischen Erzeugnissen: 5,890,581 Pfd. Kaffee und 11,490,000 Pfd. Campecheholz, zusammen im Werthe von 7,864,330 Haytischen Gourdes. Der durchschnittliche Kours des Silber-Piasters war 13½ Gourdes. Der Ausfuhrzoll vom Kaffee beträgt 1¼ Piaster Span. per 100 Pfd. Von den Amerikanischen Schiffen haben viele in Folge des ausgebrochenen Krieges die Flagge gewechselt. In der Republik Hayti herrscht völlige Ruhe, und der reichliche Ausfall der letzten Kaffee-Ernte läßt ein für den allgemeinen Wohlstand günstiges Jahr erwarten.

[1]) Wegen des Vorjahres s. H. A. 1861 I. S. 599.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ Sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 10. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 7. März 1862.

Preußens Wasserstraßen am Schlusse der Jahre 1845 und 1860.

Im Jahrgang 1852 dieses Blattes (Bd. II. Statistik S. 125) ward eine Nachweisung der sämmtlichen schiffbaren und flößbaren Flüsse und Kanäle im Preußischen Staat, mit Angabe ihrer Länge, veröffentlicht, welche nach den Regierungsbezirken geordnet war. Da diese Art der Anordnung, insofern dabei die Gesammtlänge der wichtigeren Wasserstraßen nicht zur Anschauung gebracht, vielmehr die einzelnen auf jeden Regierungsbezirk entfallenden Strecken getrennt aufgeführt werden, der wünschenswerthen Uebersichtlichkeit ermangelt, so ist in der nachstehend mitgetheilten Zusammenstellung die geographische Reihenfolge der Stromgebiete zu Grunde gelegt worden. Bei jedem Flusse oder Kanal sind die Namen der Regierungsbezirke, welche er durchströmt[1]) und die Gesammtlänge seines schiffbaren und flößbaren Laufes angegeben. Indem ferner den am Schlusse des Jahres 1860 vorhandenen Stromlängen der Bestand am Schlusse des Jahres 1845 gegenüber gestellt ist, werden einerseits die in der Zwischenzeit durch künstliche Anlagen, Stromkorrektionen, Kanalbauten ꝛc. oder natürliche Vorgänge entstandenen Veränderungen ersichtlich gemacht, andererseits auch die nur auf genaueren Messungen beruhenden Ab- und Zugänge nachgewiesen.

Fassen wir die Ergebnisse der vorliegenden Uebersicht zusammen, so beträgt die gegenwärtige Gesammtlänge der im Preußischen Staate vorhandenen Wasserstraßen 1361,33 Meilen, davon 835,94 Meilen schiffbar und 525,39 Meilen flößbar. Auf Eine Quadratmeile entfallen demnach im Durchschnitt 0,1638 Meilen schiffbare und 0,1293 Meilen flößbare, zusammen 0,2931 Meilen Wasserstraßen. Für die einzelnen Provinzen stellt sich das Verhältniß wie folgt. Es kommen auf die Quadratmeile:

	schiffbare	flößbare	zusammen
	Wasserstraßen		
	Ml.	Ml.	Ml.
in Preußen	0,1334	0,0969	0,2303
» Posen	0,1244	0,1112	0,2356
» Pommern	0,1269	0,1975	0,3244
» Schlesien	0,0920	0,1372	0,2292
» Brandenburg	0,2915	0,0913	0,3828
» Sachsen	0,1902	0,0917	0,2819
» Westphalen	0,1391	0,0299	0,1690
» der Rheinprovinz	0,2321	0,0309	0,2630

Am reichsten ist demnach die Provinz Brandenburg, und nächst ihr die Rheinprovinz mit schiffbaren Flüssen und Kanälen ausgestattet; Sachsen, Westphalen, Preußen, sodann Pommern und Posen sind in dieser Beziehung schon weniger begünstigt, während Schlesiens schiffbare Gewässer im Verhältniß zum Areal der Provinz noch nicht den dritten Theil der Ausdehnung, welche das Brandenburgische Fluß- und Kanalnetz hat, erreichen.

In Bezug auf den Reichthum an flößbaren Gewässern — deren Wichtigkeit für den Verkehr sich freilich durch die fortschreitende Lichtung der Forsten sehr verringert hat — nimmt Pommern mit seinen zahlreichen Küstenflüssen die erste Stelle ein; dann folgt Schlesien, dessen Gebirgsbäche noch in ziemlich bedeutendem Umfange zur Flößerei benutzt werden. Die übrigen Provinzen ordnen sich, nach Maßgabe der Durchschnittslänge der auf der Quadratmeile vorhandenen flößbaren Flüsse und Kanäle, wie folgt: Posen, Preußen, Sachsen, Brandenburg, Rheinprovinz, Westphalen.

Werden die Regierungsbezirke mit einander verglichen, so hat Potsdam überhaupt die meisten schiffbaren Gewässer (121,3 Meilen), dagegen Köslin die meisten flößbaren Gewässer (95,2 Meilen) aufzuweisen. Aachen ist der einzige Regierungsbezirk, in welchem sich gar keine schiffbare oder flößbare Wasserstraßen vorfinden.

---

[1]) Die Namen der Regierungsbezirke sind in folgender Weise abgekürzt:

Königsberg	Kg.	Köslin	Ks.	Erfurt	E.
Gumbinnen	G.	Breslau	Bl.	Münster	Mr.
Danzig	Dz.	Liegnitz	L.	Arnsberg	Ab.
Marienwerder	Mw.	Oppeln	O.	Minden	Mn.
Posen	Ps.	Potsdam	Pd.	Köln	Kl.
Bromberg	Bg.	Frankfurt	F.	Düsseldorf	Dd.
Stettin	St.	Magdeburg	Md.	Koblenz	Kz.
Stralsund	Str.	Merseburg	Ms	Trier	Tr.
				Sigmaringen	S.

Nr.	Namen, Anfangs-, Durchgangs- und Endpunkte der Wasserstraßen.	Ende 1845 waren schiffbar	Ende 1845 waren flößbar	Veränderungen durch Zugang schiffbar	Zugang flößbar	Abgang schiffbar	Abgang flößbar	Ende 1860 sind schiffbar	Ende 1860 sind flößbar	Bemerkungen.
		Meilen.		Meilen.				Meilen.		
1.	Die Dange, von der Russischen Grenze bei Bajohren bis zum Kurischen Haff bei Memel, Kg.	3,0	.	.	.	.	.	3,0	.	
2.	Der Minge-Fluß, von der Russischen Grenze bei Lentinnen über Prokuls bis zum Kurischen Haff beim Dorfe Minge, Kg. G.	6,0	.	.	.	.	.	6,0	.	
3—12.	**Stromgebiet der Memel:**									
	3. Die Memel, von der Russischen Grenze bei Schmalleningken über Ragnit und Tilsit bis Kallwen, G.	9,1	.	.	.	0,65	.	8,45	.	Zu 3. Die Theilung der Memel ist im Jahre 1849 von Neu-Schanzenkrug nach Kallwen verlegt.
	4. Der Ruß-Strom, von Kallwen bis Ruß, G.	4,5	.	0,18	.	.	.	4,68	.	Zu 4 und 5. Genauere Angabe.
	5. Der Athmath, von Ruß bis ins Kurische Haff, G.	1,7	.	0,02	.	.	.	1,72	.	
	6. Der Skirwieth, von Ruß bis ins Kurische Haff, G.	1,0	.	0,20	.	.	.	1,20	.	Zu 6. Durch Ansandung verlängert.
	7. Der Pokallna-Fluß, von Ruß bis ins Kurische Haff, G.	.	.	0,95	.	.	.	0,95	.	
	8. Die Gilge, von Kallwen über Skögen und Rautenburg bis ins Kurische Haff, G. Kg.	4,7	.	0,06	.	.	.	4,76	.	
	9. Die Tawe, von Tawellingken bis ins Kurische Haff, G.	1,5	.	.	.	.	.	1,50	.	
	10. Der Seckenburger Kanal, von der Greituschka-Konpirung bei Seckenburg über Marienbruch bis zum Nemonin, G. Kg.	1,3	.	0,25	.	.	.	1,55	.	
	Zuflüsse des rechten Ufers:									
	11. Die Jura, von der Russischen Grenze bei Ablenken bis zur Memel bei Schreitlaugken, G.	.	2,9	.	.	.	.	.	2,9	Zu 11. Nur bei hohem Wasser flößbar.
	12. Der Sziesse-Fluß und Kanal, von Heidekrug bis in den Ruß bei Sziesse, G.	0,7	.	0,04	.	.	.	0,74	.	Zu 12. Genauere Angabe.
13.	Der Nemonin, von Petriken bis zum Kurischen Haff, Kg.	1,8	.	.	.	.	.	1,8	.	
14.	Die Lauckne, von der Grenze des R. B. G. bis in den Nemonin bei Timber, Kg.	1,0	.	.	.	.	.	1,6	.	
15.	Der Timber, von Pöpplin bis in den Nemonin bei Timber, Kg.	2,5	.	.	.	.	.	2,5	.	
16.	Der große Friedrichsgraben, aus dem Nemoninstrom beim Dorfe Nemonin bis zur Deime bei Labiau, Kg.	2,4	.	0,07	.	.	.	2,47	.	Zu 16. Nach der neuen Benummerung des Kanals im Jahre 1859.
17.	Der Beck-Fluß aus der Gegend zwischen Kranz und Bledau bis ins Kurische Haff, Kg.	0,4	.	.	.	.	.	0,4	.	
18—22.	**Stromgebiet des Pregel:**									
	18. Der Pregel von Insterburg bis zur Mündung in das frische Haff, G. Kg.	17,0	.	.	.	.	.	17,0	.	
	19. Die Deime, von Tapiau bis zum Kurischen Haff bei Labiau, Kg.	4,8	.	.	.	.	.	4,8	.	
	20. Der Torfkanal bei Klein-Holstein, aus dem Mobittener Torfbruch bis ins Frische Haff, Kg.	0,2	.	.	.	0,2	.	.	.	Zu 20. Wird nicht mehr benutzt.
	Zuflüsse des linken Ufers:									
	21. Die Angerapp, von Angerburg über Darkehmen bis Insterburg, G.	.	16,8	.	.	.	.	.	16,8	
	22. Der Alle-Fluß, vom Lansker See über Guttstadt, Heilsberg, Bartenstein, Friedland; von wo ab schiffbar bis in den Pregel bei Wehlau, Kg.	8,0	25,5	3,66	:	.	3,66	11,66	21,84	Zu 22. Durch die Regulirung der Alle von Schippenbeil bis Friedland ist die schiffbare Flußstrecke um 3,66 Meilen verlängert und die flößbare um eben so viel verkürzt.

Nr.	Namen, Anfangs-, Durchgangs- und Endpunkte der Wasserstraßen.	Ende 1845 waren schiffbar	Ende 1845 waren flößbar	Veränderungen durch Zugang schiffbar	Veränderungen durch Zugang flößbar	Veränderungen durch Abgang schiffbar	Veränderungen durch Abgang flößbar	Ende 1860 sind schiffbar	Ende 1860 sind flößbar	Bemerkungen.
		Meilen.		Meilen.				Meilen.		
23—25.	**Masurische Gewässer** (nördlich mit dem Pregel, südlich mit der Weichsel zusammenhängend):									
	23. Vom Spirding- nach dem Löwentin- und Mauersee durch den Talter, Grünwalder, Minodusker Schimonker, Kulla, Lötzener und Angerburger Kanal und den Angerapp-Fluß (s. 21) bis zum Hafen in Angerburg, G.	.	1,2	1,49	.	.	1,2	1,49	.	
	24. Der Johannisburger Kanal, vom Spirding- bis an den Warschausee, G.	0,6	.	0,10	.	.	.	0,70	.	Zu 24. Genauere Angabe.
	25. Der Pischfluß (Nebenfluß des Narew), vom Warschausee durch Johannisburg bis zur Polnischen Grenze, G.	3,0	.	1,30	.	.	.	4,30	.	Zu 25. Durch vielfache Aenderungen des Flußbettes verlängert.
26.	Die Passarge, von Wusen bis Braunsberg flößbar, von da ab schiffbar bis ins Frische Haff, Kg.	1,3	4,2	.	.	0,05	.	1,25	4,2	Zu 26. Nach der neuen Messung im Jahre 1859.
27.	Die Walsch, von Mehlsack bis in die Passarge, Kg.	.	1,8	.	.	.	.	.	1,8	
28.	Der Elbing, vom Drausensee bis in das Frische Haff, Dz.	1,8	.	.	.	.	.	1,8	.	
29.	Die Sorge, von Dollstädt bis zum Drausensee, Kg.	1,1	.	.	.	.	.	1,1	.	
30.	Der Elbing-Oberländische Kanal:									
	a) Strecke Liebemühl-Elbing mit 7 Seitenkanälen, Kg.	.	.	10,1	.	.	.	10,1	.	
	b) Strecke Liebemühl-Osterode mit 3 Seitenkanälen, Kg.	.	.	4,64	.	.	.	4,64	.	
	c) Strecke Liebemühl-Deutsch-Eylau mit 6 Seitenkanälen, Kg.	.	.	8,66	.	.	.	8,66	.	
31—44.	**Stromgebiet der Weichsel:**									
	31. Die Weichsel:									Zu 31. Zufolge der in 1858 erfolgten Vermessung.
	a) von Zabrzeg bis zur Einmündung der Przemsa, O.	0,7	.	.	.	.	.	0,7	.	
	b) von der Polnischen Grenze bis zur Ostsee bei Neufahrwasser, Mw. Dz.	32,0	.	0,75	.	.	.	32,75	.	
	32. Der Weichsel-Nogat-Kanal bei Pieckel, Dz.	.	.	0,28	.	.	.	0,28	.	Zu 32. Im Jahre 1858 nach Koupirung der Nogat bei Montauer Spitze eröffnet.
	33. Die Nogat, vom Weichsel-Nogat-Kanal bis in das Frische Haff bei Elbing, Dz.	7,5	.	.	.	0,65	.	6,85	.	
	34. Der Kraffohl-Kanal, aus der Nogat bei Zeyer bis zum Elbing bei Kraffohlsbach, Dz.	0,8	.	.	.	.	.	0,8	.	
	35. Die Elbinger Weichsel, vom Danziger Haupt bis ins Frische Haff bei Stutthoff, Dz.	3,0	.	.	.	.	.	3,0	.	Zu 35. Nach dem Dünendurchbruch bei Neufähr wegen zunehmender Versandung nur noch bei hohem Wasserstande fahrbar.
	36. Der Weichsel-Haff-Kanal mit der Tiege, von Rothbude über Platenhof bis ins Frische Haff, Dz.	1,5	.	0,88	.	.	.	2,33	.	Zu 36. Dieser Kanal wurde als Ersatz für die versandete Elbinger Weichsel in den Jahren 1845 bis 1850 erbaut.
	Zuflüsse des rechten Ufers: (s. auch 25.)									
	37. Die Drewenz, von oberhalb der Hirschberger Mühle durch den Drewenzsee über Görlitz, Neumark und Strasburg bis zur Weichsel oberhalb Thorn, Kg. Mw.	.	20,0	.	.	.	.	.	20,0	
	38. Das Schillingsfließ oder der Warglitter Kanal vom Schillings- zum Drewenzsee, Kg.	.	2,9	.	.	.	.	.	2,9	
	Zuflüsse des linken Ufers:									
	39. Die Przemsa, von Myslowitz bis zur Weichsel bei Szarnuchowitz, O.	4,3	.	.	.	.	.	4,8	.	Zu 39. Zugang durch genauere Angabe.
	40. Die Brahe, von Schwornigatz an Tuchel vorbei über Polnisch-Krone bis zur Kölblschen Ziegelei vor Bromberg, von wo an schiffbar bis zur Weichsel, Mw. Bg.	1,5	15,0	0,5	1,22	.	.	2,0	16,22	Zu 40. Zugang durch genauere Angabe.
	41. Der Bromberger Kanal, von der Netze bei Nakel bis zur Magazinbrücke bei Bromberg, Bg.	3,5	.	0,05	.	.	.	3,55	.	

Nr.	Namen, Anfangs-, Durchgangs- und Endpunkte der Wasserstraßen.	Ende 1845 waren schiffbar (Meilen)	Ende 1845 waren flößbar (Meilen)	Veränderungen durch Zugang schiffbar (Meilen)	Zugang flößbar	Abgang schiffbar	Abgang flößbar	Ende 1860 sind schiffbar (Meilen)	Ende 1860 sind flößbar (Meilen)	Bemerkungen.
	42. Das Schwarzwasser, von Wieck bis zur Mündung in die Weichsel bei Schwetz, Dz. Mw. .	.	12,7	.	.	.	.	.	12,7	
	43. Die Ferse, von Kyschau über Stargard und Gentowin bis zur Weichsel, Dz. Mw.	.	8,0	.	1,5	.	.	.	9,5	
	44. Die Mottlau, in und von Danzig bis zur Weichsel, Dz.	0,3	.	.	.	.	.	0,30	.	
45.	Die Rheda, von Strzebielino bis zum Ausfluß in die Putziger Wieck, Dz.	.	5,0	.	.	.	.	.	5,0	
46.	Die Leba, von Langböse bis zum Lebasee und vom Lebasee bis zur Ostsee, Ks.	.	.	.	4,1	.	.	.	4,1	Zu 46. Die Flößerei auf der Leba war vor 1854 nicht amtlich notirt.
47.	Die Stolpe, von der Bezirksgrenze bei Mülchen über Stolpe bis zur Ostsee, Ks.	.	15,0	.	.	.	.	.	15,0	
48.	Der Schottow-Fluß, von Jammerin bis in die Stolpe unterhalb Scharsow, Ks.	.	2,0	.	.	.	.	.	2,0	
49.	Der Bütow-Bach, von der Wusseckener Brücke bis in die Stolpe, Ks.	.	0,3	.	.	.	.	.	0,3	
50.	Der Camenz-Fluß, von der Grenze des Neuhüttenschen Forstreviers bis zur Stolpe, Ks.	.	3,0	.	.	.	.	.	3,0	
51.	Die Wipper, von Töppeln über Schlawe bis zur Ostsee bei Rügenwalde, Ks.	.	17,0	.	.	.	.	.	17,0	
52.	Die Grabow, von Pollnow bis zur Einmündung in die Wipper bei Rügenwalde, Ks.	.	12,0	.	.	.	.	.	12,0	
53.	Die Persante, von Groß-Köffin über Körlin bis in die Ostsee bei Kolberg, Ks.	.	10,0	.	.	.	.	.	10,0	Zu 53. Die Persante ist von Körlin abwärts bis Kolberg auf eine Strecke von 6,4 Meilen in neuerer Zeit zuweilen mit Kähnen befahren; als eigentlich schiffbar kann dieselbe aber nicht bezeichnet werden.
54.	Die Radue, von Sydow bis zum Einfluß in die Persante bei Körlin, Ks.	.	13,0	.	.	.	.	.	13,0	
55.	Die Gotzel, von Bublitz bis zur Mündung in die Radun unterhalb Schloßkämpen, Ks.	.	1,8	.	.	.	.	.	1,8	
56.	Der Kautel-Bach, von Klein-Voldekow bis zur Mündung in die Radun bei Barzlin, Ks.	.	6,0	.	.	.	.	.	6,0	
57.	Die Damitz, von der Popplower Mühle bis zum Einfluß in die Persante, Ks.	.	.	.	1,1	.	.	.	1,1	Zu 57. Wie 46.
58.	Die Rega, von Wurow über Labes, Regenwalde, Greiffenberg und Treptow bis zur Ostsee, St.	.	16,0	.	.	.	.	.	16,0	
59—124.	**Stromgebiet der Oder:**									Zu 59. Die Minderlänge ist durch die seit 1845 stattgefundenen Korrektionen herbeigeführt.
	Hauptstrom und Mündungen:									
	59. Die Oder, von Oderberg bis Ratibor flößbar, von da ab schiffbar bis zum Papenwasser (durch die Königsfahrt und den Dammansch), O. Bl. L. F. St.	95,0	4,5	.	.	1,33	0,84	93,67	3,66	Zu 67. Durch die im Jahre 1828 erfolgte Koupirung und durch die im Jahre 1832 erfolgte Schüttung eines wasserfreien Dammes im Bette der alten Oder bei Güstebiese ist das Bett derselben von da bis Wriezen größtentheils trocken gelegt und dadurch ist die Schifffahrt im Bette der alten Oder auf die Strecke von Wriezen abwärts über Oderberg bis Hohensaathen beschränkt. Die erst im Jahre 1860 vollendeten Meliorationswerke des Tief-Oderbruchs haben ferner auf die Senkung des Wasserspiegels dergestalt eingewirkt, daß die Schifffahrt überhaupt nur in sehr beschränkter Weise auf der alten Oder bis Wriezen aufwärts mit geringer Ladung zur Zeit der höheren Wasserstände betrieben werden kann.
	60. Das Papenwasser, von der Oder bis Ziegenort, St.	1,3	.	.	.	.	.	1,3	.	
	61. Das große Haff, von Ziegenort bis zum Ausfluß der Swine, St.	3,5	.	.	.	.	.	3,5	.	
	62. Der Querstrom, vom großen Haff bis zur Swine, St.	.	.	0,3	.	.	.	0,3	.	
	63. Die Swine, aus dem großen Haff über Swinemünde bis zur Ostsee, St.	2,7	.	.	.	.	.	2,7	.	
	64. Die Diewenow, aus dem großen Haff bis zur Ostsee, St.	4,6	.	.	.	.	.	4,6	.	
	65. Das kleine Haff, aus dem großen Haff bis zum Peene-Strom, St.	4,0	.	.	.	.	.	4,0	.	
	66. Der Peene-Strom, aus dem kleinen Haff über Wolgast bis zur Ostsee, St. Str.	5,8	.	.	.	.	.	5,8	.	
	Seitenarme der Oder:									
	67. Die alte Oder, van Wriezen über Oderberg bis Hohensaathen, F.	5,8	.	.	.	1,5	.	4,3	.	

Nr.	Namen, Anfangs-, Durchgangs- und Endpunkte der Wasserstraßen.	Ende 1845 waren		Veränderungen durch Zugang		Abgang		Ende 1860 sind		Bemerkungen.
		schiffbar	flößbar	schiffbar	flößbar	schiffbar	flößbar	schiffbar	flößbar	
		Meilen.		Meilen.				Meilen.		
68.	Die Kreuzfahrt oberhalb Gartz, zur Abkürzung sehr großer Krümmungen der Oder, St.	.	.	0,5	.	.	.	0,5	.	
69.	Die große Reglitz und der Dammsche See, von Gartz über Greiffenhagen bis zum Dammansch, St.	6,5	.	.	.	.	.	6,5	.	
70.	Die kleine Reglitz, aus der Oder bis in die Parnitz, St.	0,9	.	.	.	.	.	0,9	.	
71.	Die Parnitz, aus der Oder bis zur großen Reglitz, St.	0,7	.	.	.	.	.	0,7	.	
72.	Die Schillersdorfer Fahrt, zur Verbindung der Reglitz unterhalb Greiffenhagen mit der Oder bei Schillersdorf, St.	.	.	0,5	.	.	.	0,5	.	
73.	Der Dunsch, aus der Oder bis zum Dammschen See, St.	0,6	.	.	.	.	.	0,6	.	
74.	Die Schwante, aus der Oder bis zum Dammschen See, St.	0,6	.	.	.	.	.	0,6	.	
	Zuflüsse des rechten Ufers:									
75.	Der Klodnitz-Kanal, von Gleiwitz bis zur Oder bei Kosel, O.	6,0	.	.	.	.	.	6,0	.	
76.	Die Malapane, von oberhalb Kraschеow über Malapane bis zur Oder bei Czarnovanz, O.	.	5,8	0,1	.	.	.	0,1	5,8	Zu 76. Wird bis zum Holzabladeplatz in Czarnowanz mit Holzkähnen befahren.
77.	Der Dembio-Chronstauer Flößbach, von Raschau bis zur Malapane, O.	.	4,0	.	0,4	.	.	.	4,4	
78.	Der Himmelwitzer Flößbach, von Himmelwitz über Kadlub bis in den Dembioer Flößbach, O.	.	4,5	.	.	.	.	.	4,5	Zu 78. Wird nicht mehr benutzt.
79.	Der Budkowitzer Flößbach, von Alt-Budkowitz über Friedrichsthal bis zur Oder bei der Kolonie Klink, O.	.	5,3	.	1,4	.	.	.	6,7	Zu 79—83. Werden stark geflößt.
80.	Der Stober, von der Bachwitzer Schleuse bis zur Oder, O. Bl.	.	5,3							
81.	Der Bodländer Flößbach, vom Bodländer Teich über Süßerode, Damratsch bis zum Stober, O.	.	3,5		2,1	.	.	.	12,7	
82.	Der Schirrobanz-Bach, von Schirrobanz bis zum Bodländer Flößbach, O.	.	0,8							
83.	Der Grabitz-Flößbach, vom Zedlitzer Grunde bis zum Bodländer Flößbach, O.	.	1,0							
84.	Der Jeltsch-Baruther Flößbach, aus dem Königl. Scheidelwitzer Forstrevier bis zur Oder bei Jeltsch, Bl.	.	.	.	3,5	.	.	.	3,5	Zu 84. Bei der früheren Aufnahme übersehen.
85.	Die Bartsch, von Neuschloß oberhalb Militsch über Sulau, Trachenberg, Herrnstadt bis zur Oder bei Schwusen, Bl. L.	3,5	6,5	.	5,5	3,5	.	.	12,0	Zu 85. Die Bartsch, welche früher sogar bis Herrnstadt, 5 Meilen hinauf, bei günstigen Wasserständen schiffbar gewesen, ist in den letzten 16—18 Jahren, namentlich unweit des Ausflusses, in solchem Grade versandet, daß nur noch kleine Handkähne zeitweise auf derselben fahren können. Dagegen ist dieselbe bis Neuschloß, also auf eine Strecke von 12 Meilen, und zu Zeiten sogar bis über die Provinzialgrenze hinaus, flößbar.
86.	Der Obra-Fluß und Kanäle:									Zu 86. Die Gesammtlänge der flößbaren Strecken betrug im Jahre 1845 20 Meilen; sie hat sich durch den weiteren Ausbau der Kanäle seitdem auf 24,4 Meilen erhöht. Die Schiffbarkeit der faulen Obra (d) tritt nur bei hohem Wasserstande ein.
	a) Der Kostener Kanal von Kriewen bis zur Theilung unterhalb Kosten in den Süd- und Moschiner Kanal, Ps.	.	.	.	.	.	.	.	3,0	
	b) Der Moschiner Kanal von der Theilung des Kostener Kanals bis zur Warthe bei Moschin, Ps.	.	.	.	.	.	.	.	3,55	
	c) Der Südkanal von der Theilung des Kostener Kanals bis zum Rudensee, Ps.	.	.	.	.	.	.	.	7,0	
	d) Der Obrzycko (faule Obra) vom Rudensee über Schmöllen, von wo ab schiffbar, bis zur Oder bei Züllichau, Ps. F.	.	.	.	.	.	.	1,8	2,25	
	e) Der Nordkanal von der Wielichower Chausseebrücke bis zum Großdorfer See und von da bis zur Warthe, Ps.	.	.	.	.	.	.	.	7,75	
	f) Der Dzwina-Kanal als Verbindung des Nordkanals mit dem Obrzycko, Ps.	.	.	.	.	.	.	.	0,85	

Nr.	Namen, Anfangs-, Durchgangs- und Endpunkte der Wasserstraßen.	Ende 1845 waren schiffbar (Meilen)	Ende 1845 waren flößbar (Meilen)	Veränderungen durch Zugang schiffbar (Meilen)	Zugang flößbar (Meilen)	Abgang schiffbar (Meilen)	Abgang flößbar (Meilen)	Ende 1860 sind schiffbar (Meilen)	Ende 1860 sind flößbar (Meilen)	Bemerkungen.
87.	Die Warthe, vom Einflusse der Prosna an der Polnischen Grenze bis zur Mündung in die Oder bei Küstrin, Ps. F.	48,3	.	0,65	.	.	.	48,95	.	Zu 87. Berichtigte Längenangabe. Außer den vorgenommenen Durchstichen hat eine Veränderung des Stromlaufs nicht stattgefunden.
88.	Die Welna, von oberhalb Rogasen bis zur Warthe bei Obornik, Ps.	.	4,1	.	.	.	.	.	4,1	
89.	Die Netze, vom großen Pakoscer See bis zur Mündung des Bromberger Kanals (41) bei Nakel flößbar, von da ab schiffbar bis in die Warthe bei Zamoch, Bg. F.	26,9	6,0	3,64	8,68	.	.	30,54	14,68	Zu 89. Die Strecke von der Chobiliner Mühle bis zum Bromberger Kanal wird auch mit Mehlkähnen bis zu 300 Ctr. Ladungsfähigkeit befahren.
90.	Die Montwey, von der Polnischen Grenze bis zum großen Pakoscer See, wo sie sich mit der Netze vereinigt, Bg.	.	.	.	5,69	.	.	.	5,69	Zu 90. Der Goplo-See, 2,4 Meilen lang, kann auch mit Kähnen befahren werden.
91.	Die Küddow, von der Thurower Mühle bei Neustettin über Landeck und Schneidemühl bis in die Netze bei Uscz, Ks. Mw. Bg.	2,0	8,2	.	3,6	2,0	.	.	11,80	Zu 91. Die Küddow wird nur noch in seltenen Fällen bei hohem Wasserstande mit Kähnen befahren.
92.	Die Drage, von Falkenberg über Dramburg durch den Lübbesee über Neuwedel bis zur Einmündung des Plötzenfließes (94) flößbar, dann schiffbar bis in die Netze, Ks. F.	3,8	14,0	.	.	.	.	3,8	14,0	
93.	Das Körtnitz-Fließ, vom Körtnitzsee bis zur Drage, F.	.	3,0	.	.	.	.	.	3,0	
94.	Das Plötzenfließ, von Spechtsdorf über Crampe und mehrere Seen bis zur Drage, F.	.	5,0	.	.	.	.	.	5,0	
95.	Das Merenthiner Fließ, von Waldenberg bis zur Drage, F.	.	1,8	.	.	.	.	.	1,8	
96.	Das Cladow-Fließ und Kanal, von Breitebruch über Molberg, Cladow bis in die Warthe bei Landsberg, F.	.	2,8	.	.	.	2,8	.	.	Zu 96. Das Cladow-Fließ ist gänzlich verfallen. Der auf fiskalische Kosten in den Jahren 1776 zur Langholz-, und 1816 auch zur Klobenholzflösserei eingerichtete Kanal wird in Folge des gelichteten Zustandes der Forsten nicht mehr benutzt.
97.	Die Ihna, von Stargard über Gollnow bis in den Dammschen See, St.	7,5	.	.	.	.	.	7,5	.	
98.	Der Gubenbach, von Cantreck bis zur Mündung ins Papenwasser, St.	.	2,7	.	.	.	.	.	2,7	
99.	Der Stepenitzer Schifffahrtskanal, von Stepenitz bis ins Papenwasser, St.	0,1	.	.	.	.	.	0,1	.	
	Zuflüsse des linken Ufers:									
100.	Die (Glatzer) Neisse, von oberhalb Habelschwerdt über Glatz und Neisse bis zur Mündung in die Oder bei Schurgast, Bl. O.	.	15,0	2,0	1,0	.	.	2,0	16,0	Zu 100. Die Schiffbarkeit der Neisse geht von Löwen ab. Die Flößbarkeit geht von Glatz aus und wird wenig mehr benutzt.
101.	Die Biele, von oberhalb Bielendorf über Landeck bis zur Neisse bei Piltsch, Bl.	.	6,5	.	.	.	.	.	6,5	
102.	Der Wölfelsbach, aus den Wölfelsgrunder Forsten bis Habelschwerdt, Bl.	.	2,0	.	.	.	.	.	2,0	
103.	Die Weistritz, genannt der Kressenbach, von der Kressenbacher Schleuse bis Habelschwerdt, Bl.	.	4,0	.	.	.	1,6	.	2,4	Zu 103. Die Länge ist gegen früher berichtigt.
104.	Der Weistritzbach, von der Grunwalder Schleuse über Reinerz, Alt-Heide bis Sohritsch bei Glatz, Bl.	.	.	.	4,0	.	.	.	4,0	
105.	Der Koblitzbach, aus dem Kobelsbacher Revier bis zur Biele, Bl.	.	0,3	.	0,3	.	.	.	0,6	Zu 105—107. Die Länge ist gegen früher berichtigt.
106.	Der Mühlbach, aus dem Mühlbacher Revier bis zur Biele bei Gompersdorf, Bl.	.	0,7	.	0,3	.	.	.	1,0	
107.	Der Mohraubach, aus dem Neu-Mohrauer Revier über Wilhelmsthal bis zur Biele bei Schreckendorf, Bl.	.	0,3	.	1,2	.	.	.	1,5	
108.	Der Kamnitzbach, aus dem Walde bis in die Mohrau bei Wilhelmsthal, Bl.	.	0,8	.	.	.	.	.	0,8	
109.	Der Klein-Klessengrundbach, aus dem Walde bis in die Mohrau, Bl.	.	0,8	.	0,7	.	.	.	1,5	Zu 109. Die Länge ist gegen früher berichtigt.
110.	Der Hendorferbach, aus dem Walde bis in die Mohrau, Bl.	.	0,7	.	.	.	.	.	0,7	

Nr.	Namen, Anfangs-, Durchgangs- und Endpunkte der Wasserstraßen.	Ende 1845 waren schiffbar	Ende 1845 waren flößbar	Veränderungen durch Zugang schiffbar	Zugang flößbar	Abgang schiffbar	Abgang flößbar	Ende 1860 sind schiffbar	Ende 1860 sind flößbar	Bemerkungen.
		Meilen.		Meilen.				Meilen.		
	111. Die (Görlitzer) Reisse, von Muskau über Forst und Guben, von wo ab schiffbar bis zur Oder bei Ratzdorf, F.	2,0	7,0	.	.	.	.	2,0	7,0	
	112. Der Friedrich-Wilhelms-Kanal mit dem Werchen- und Brieskower See, aus der Spree über Müllrose bis in die Oder bei Schiffersruh, F.	3,7	.	.	.	.	.	3,7	.	
	113. Der Katharinengraben mit dem Katharinensee, ist eine Abzweigung des Friedrich-Wilhelms-Kanals, F.	0,2	.	.	.	.	.	0,2	.	
	114. Der Finowkanal, aus der Havel bei Liebenwalde über Neustadt durch den Oderberger und Lieper See bis zur Oder, Pd.	6,7	.	2,0	.	.	.	8,7	.	Zu 114. Berichtigte Angabe.
	115. Der Voßkanal, bei der Voßschleuse aus der Havel bis zum Finowkanal bei Liebenwalde, Pd.	0,2	.	.	.	.	.	0,2	.	
	116. Der Werbellinsee, fängt ½ Meile von der Stadt Joachimsthal an und geht bis zum Werbelliner Kanal, Pd.	1,3	.	.	.	.	.	1,3	.	
	117. Der Werbelliner Kanal, vom Werbellinsee bis zum Finowkanal, Pd.	1,4	.	.	.	.	.	1,4	.	
	118. Der Landgraben, von Freienwalde bis zum Finowkanal, Pd.	3,2	.	.	.	1,6	.	1,6	.	Zu 118. In Folge der Senkung des Wasserspiegels hat sich die schiffbare Länge vermindert (vergleiche 67).
	119. Die Larpe, von Pölitz bis an den Dammansch, St.	0,4	.	.	.	.	.	0,4	.	
	120. Die Uecker, von Pasewalk über Ueckermünde bis ins kleine Haff, St.	4,8	.	.	.	.	.	4,8	.	
	121. Die Randow, von Eggensie bis in die Uecker, St.	0,3	.	.	.	.	.	0,3	.	
	122. Die Peene, vom Kummerow'schen See über Demmin, Loitz, Anklam bis zum Peenestrom (66.), St.	11,3	.	.	.	.	.	11,3	.	
	123. Die Trebel, von Bassendorf über Nehringen bis zur Peene bei Demmin, Str.	3,0	.	.	.	.	.	3,0	.	
	124. Die Ziese, von der Hohendorfer Brücke bis zum Peenestrom (66.), Str.	1,3	.	.	.	.	.	1,3	.	
125.	Der Wieckfluß, von Greifswald bis in die Ostsee bei Wieck, Str.	0,6	.	.	.	.	.	0,6	.	
126.	Die Barthe, von Planitz bis in den Barther Bodden, Str.	0,8	.	.	.	.	.	0,8	.	
127.	Die Recknitz, vom Camitzer Holze an über Damgarten bis zum Saaler Bodden, Str.	1,5	.	.	.	.	.	1,5	.	
128—178.	**Stromgebiet der Elbe:**									
	128. Die Elbe, von der Sächsischen Grenze oberhalb Mühlberg bis zur Anhaltischen unterhalb Wittenberg, und von der Anhaltischen Grenze oberhalb Acken bis zur Mecklenburgischen unterhalb Lenzen, Ms. Md. Pd.	46,5	.	.	.	1,1	.	45,4	.	Zu 128. Die Verkürzung ist durch die Ausführung der Durchstiche bei Mühlberg und Elsing entstanden.
	Zuflüsse des rechten Ufers:									
	129. Die schwarze Elster, von Mückenberg über Elsterwerda, Herzberg, Schweinitz bis zur Elbe bei Elster, Ms.	.	11,0	8,0	.	.	7,0	8,0	4,0	Zu 129. Die oberen 8 Meilen sind seit dem Jahre 1852 regulirt und eignen sich dadurch besser zur Schifffahrt.
	130. Der Neugraben, aus der schwarzen Elster bei Neumühle bis wieder zur Elster bei Jessen, Ms.	.	5,0	.	1,2	.	.	.	6,2	Zu 130. Der Neugraben wird nicht mehr zum Flößen benutzt, weil das Holz anderweitige Absatzwege hat.
	131. Der Elsterwerdaer Hauptfloßgraben, von der Bezirksgrenze über Gorden bis zur Elster bei Plessa, Ms.	.	4,8	.	.	.	2,8	.	2,0	Zu 131. Das untere Ende des Hauptfloßgrabens zwischen der schwarzen Elster und der Pulsnitz beim Floßhofe zu Elsterwerda ist seit 1852 durch die Regulirung der schwarzen Elster kassirt.
	132. Der Gröbeler Schifffahrtskanal, von Elsterwerda bis zur Sächsischen Grenze, Ms.	.	1,0	.	.	.	1,0	.	.	Zu 132. Ist bei Elsterwerda 1838 mit der Berlin-Dresdener Chaussee durchdämmt und durch den festen Schluß der Schleuse bei Gröditz trocken gelegt.

Nr.	Namen, Anfangs-, Durchgangs- und Endpunkte der Wasserstraßen.	Ende 1845 waren		Veränderungen durch Zugang		Veränderungen durch Abgang		Ende 1860 sind		Bemerkungen.
		schiffbar	flößbar	schiffbar	flößbar	schiffbar	flößbar	schiffbar	flößbar	
		Meilen.		Meilen.				Meilen.		
133.	Die kleine Elster (Dober), wird zwischen Schadowitz und Theisa flößbar und geht unterhalb Wahrenbrink in die regulirte schwarze Elster, Ms.	.	4,0	.	.	.	2,5	.	1,5	Zu 133. Die Flößerei wird lange schon nicht mehr betrieben.
134.	Der Plauensche Kanal, vom Plauenschen See (136.) über Genthin bis zur Elbe bei Parey, Md.	4,3	.	.	.	.	.	4,3	.	
135.	Der Torfkanal, von der Mohrzer Kalkschleuse bei Finnerode bis zum Plauenschen Kanal bei der Genthiner Wassermühle, Md.	1,4	.	.	.	.	.	1,4	.	
136.	Die Havel, von der Mecklenburgischen Grenze bei Fürstenberg über Zehdenick, Oranienburg, Spandau, Potsdam, Brandenburg, Rathenow bis zu ihrer Mündung bei Havelberg, Pd.	41,5	.	.	.	.	.	41,5	.	
137.	Der Oranienburger Kanal, geht bei den Oranienburger Mühlen von der Havel ab und mündet wieder in dieselbe oberhalb Pinnow, Pd.	.	.	1,2	.	.	.	1,2	.	
138.	Der Wentow-Kanal, vom Pelzow-Kanal an durch die beiden Wentow-Seen bis zur Havel bei Burgwall, Pd.	1,4	.	.	.	.	.	1,4	.	
139.	Der Ruppiner Kanal, von der Rhingraben-Schleuse durch den Cremmenschen See bis zur Havel oberhalb Oranienburg, Pd.	2,4	.	.	.	.	.	2,4	.	
140.	Der Schiffsgraben bei Potsdam, aus dem Fahrlandschen See durch den Schlänitz- und Göttiner See zur Havel, Pd.	.	1,0	.	.	.	.	.	1,0	
141.	Die Wasserstraße, welche die Havel bei Neuendorf durch das Havelländische Luch mit der Havel bei Rathenow verbindet (Neue Graben und Havelländischer Hauptkanal), Pd.	2,0	8,0	.	.	.	.	2,0	8,0	
142.	Der Rhin, schiffbar von der Zippelsförder Mühle über Ruppin bis zur Hakenburger Arche und von Lentzker Mühle bis zur Havel, flößbar von Rheinsberg bis Zippelsförde, Pd.	4,0	6,0	5,5	.	.	3,5	9,5	2,5	
143.	Der Langensche Rhin, von Wustrau aus dem Ruppiner See bis in den Rhin bei Lentzker Mühle, Pd.	.	1,0	.	0,2	.	.	.	1,2	
144.	Das Lindower Fließ, verbindet den Gudelack-See bei Lindow durch den Möllen-See mit dem Rhin bei Zippelsförde, Pd.	.	0,2	1,0	.	.	0,2	1,0	.	Zu 144. Das Fließ ist in 1858 schiffbar gemacht; die Wasserstraße geht von Lindow ab.
145.	Die Dosse, von Freienstein über Wittstock, Neustadt, Hohenofen, von wo ab schiffbar bis zur Havel oberhalb Wehlgast, Pd.	2,2	10,2	.	.	.	.	2,2	10,2	
146.	Die alte Jägelitz, vom Dorfe Plänitz bei Siversdorf vorbei bis zur alten Dosse bei Rübehorst, Pd.	.	1,8	.	.	.	.	.	1,8	
147.	Die neue Jägelitz, aus der alten Jägelitz bei Plänitz bei Neuendorf und Stüdnitz vorbei bis zur Havel gegenüber Jederitz, Pd.	1,0	2,2	.	.	.	.	1,0	2,2	
148.	Die Seen oberhalb Lychen, nämlich der Cüstrin-See, die Cüstrinsche Beck und Oberpfuhl, dann der Platkow- und Zeuz-See, Pd.	.	2,5	.	.	.	.	.	2,5	
149.	Der Lychener Kanal, von Lychen durch den Lychen-See, die Woblitz bis zum Stolp-See, Pd.	1,2	.	.	.	.	.	1,2	.	
150.	Die Seen oberhalb Templin, nämlich der Knehdener See, der Lebusker See, das Lebusker Fließ, der Oberfähr und der Templiner See, Pd.	1,6	.	.	.	.	.	1,6	.	
151.	Der Templiner Kanal, von Templin bis zur Havel, in Verbindung mit dem Röblin-See, Lankensee, dem Kuhwall-See und dem Templiner Wasser, Pd.	1,6	.	.	.	.	.	1,6	.	
152.	Das Döllenfließ, von Döllenkrug bis zur Havel, Pd.	.	.	.	2,5	.	.	.	2,5	
153.	Der Malzer Kanal, aus der faulen Havel über Bernöwe, Malz bis zur Friedrichsthaler Zugbrücke in die Havel, Pd.	1,0	.	.	.	.	.	1,0	.	

Nr.	Namen, Anfangs-, Durchgangs- und Endpunkte der Wasserstraßen.	Ende 1845 waren schiffbar	Ende 1845 waren flößbar	Veränderungen durch Zugang schiffbar	Zugang flößbar	Abgang schiffbar	Abgang flößbar	Ende 1860 sind schiffbar	Ende 1860 sind flößbar	Bemerkungen.
		Meilen.		Meilen.				Meilen.		
154.	Die Spree, von Fehrower Damm über Bürgermühle, Lübbenau, Lübben durch den Neuendorfer und Schwielochsee, über Beeskow, Fürstenwalde und Berlin bis zur Mündung in die Havel bei Spandow, F. Pd.	33,6	.	.	.	.	.	33,6	.	
155.	Die vereinigte Malze und Hammerstrom, von Peitz bis Schmogrow, F.	3,6	.	.	.	.	.	3,6	.	
156.	Das Rüdersdorfer Kalkfließ, in zwei Armen vom Tasdorfer Mühlenfließ durch den Stolp-See zum Kalk-See, und von den Rüdersdorfer Kalkbrüchen durch den Altengrund zum Kalk-See, dann durch den Flecken-See, Dämeritz-See zur Spree, Pd.	1,8	.	.	.	.	.	1,8	.	
157.	Die Dahme, von oberhalb Storkow über Buchholz, an Königs-Wusterhausen vorbei bis in die Spree bei Köpnick, schiffbar vom Streganzer See abwärts, Pd.	4,8	3,2	.	.	.	.	4,8	3,2	
158.	Der Storkower Flöß-Kanal, vom Scharmützel-See über Wendisch-Rietz, Storkow, Wolzig durch den Wolziger und Langen-See zur Dahme, Pd.	.	3,1	3,1	.	.	3,1	3,1	.	Zu 158. Der Storkower Kanal ist durch den Umbau der Stauarchen bei Cummersdorf und Wendisch-Rietz, und durch Erhöhung der Brücken schiffbar gemacht worden in den Jahren 1850—57.
159.	Die Teupitzer Gewässer, vom großen Teupitzer See durch den Zemmin-See, Schulzensee, großen und kleinen Moddersee, Klein-Korrisschen See, Hölzerne See und die Schmölte zur Dahme, Pd.	2,0	.	.	.	.	.	2,0	.	
160.	Die Notte, vom Mellenschen See über Zossen, Mittenwalde, Königs-Wusterhausen bis zur Dahme, Pd.	3,8	.	.	.	.	.	3,3	.	
161.	Der Landwehr-Kanal, aus der Spree oberhalb Berlin am Halleschen Thore vorbei bis wieder zur Spree bei Charlottenburg, Pd.	.	.	1,4	.	.	.	1,4	.	
162.	Der Louisenstädtische Kanal, bei der Schillingsbrücke aus der Spree durch das Köpenicker Feld bis zum Landwehr-Kanal, Pd.	.	.	0,3	.	.	.	0,3	.	
163.	Der Berlin-Spandauer Schiffahrts-Kanal, aus der Spree unterhalb Berlin bis zur Havel bei Saatwinkel, Pd.	.	.	1,6	.	.	.	1,6	.	
164.	Der Schleusen-Kanal, aus der Spree unterhalb der Waisenbrücke bis zur Schleuse, Pd.	.	.	0,3	.	.	.	0,3	.	
165.	Der Kupfer-Graben bildet die Verlängerung des Schleusenkanals von der Schleuse bis zur Einmündung in die Spree, Pd.	.	.	0,1	.	.	.	0,1	.	
166.	Der Königsgraben, bei der Stralauer Brücke aus der Spree bis zur sogenannten Zwirnmühle und von dieser unter dem Namen Zwirngraben bis zur Spree bei der Herkulesbrücke, Pd.	.	.	0,2	.	.	.	0,2	.	
167.	Der grüne Graben, von der Spree oberhalb der Waisenbrücke bis zur sogenannten Walkmühle, Pd.	.	.	0,1	.	.	.	0,1	.	
168.	Die Nuthe, von Luckenwalde bei Trebbin, Klein-Beuthen, Saarmund und Drewitz vorüber, mündet bei Potsdam in die Havel, Pd.	.	5,0	.	.	.	.	.	5,0	
169.	Die Stieglitz, aus der Gegend von Treuenbrietzen über Beelitz, Stangenhagen, Tremsdorf bis zur Nuthe, Pd.	.	5,3	.	.	.	.	.	5,3	
170.	Das Emsterfließ, von Lehnin bis zur Havel oberhalb Brandenburg, inkl. des Nahmitzer Grabens und der Seen bei Nahmitz, Netzow und Rietz, Pd.	.	.	2,0	.	.	.	2,0	.	Zu 170. Durch Aufräumen des Fließes seitens der Ziegeleibesitzer bei Lehnin seit 10 Jahren schiffbar geworden.
	Zuflüsse des linken Ufers:									
171.	Die Saale:									Zu 171. Die Längenangabe nach neueren Messungen berichtigt.
	a) von oberhalb Walsburg über Ziegenrück bis zur Rudolstädtischen Grenze unterhalb Reidenberga, E.	.	4,5	.	.	.	1,0	.	3,5	

Nr.	Namen, Anfangs-, Durchgangs- und Endpunkte der Wasserstraßen.	Ende 1845 waren schiffbar	Ende 1845 waren flößbar	Veränderungen durch Zugang schiffbar	Zugang flößbar	Abgang schiffbar	Abgang flößbar	Ende 1860 sind schiffbar	Ende 1860 sind flößbar	Bemerkungen.
		Meilen.		Meilen.				Meilen.		
	b) von Unter-Neusulza über Naumburg, von wo ab schiffbar, Weißenfels, Merseburg, Halle bis zur Bernburger Grenze unterhalb Alsleben, Ms.	14,0	2,5	3,5	.	.	.	17,5	2,5	
	c) von der Bernburger Grenze oberhalb Calbe bis zur Mündung in die Elbe bei Saalhorn, Md.	3,8	.	.	.	.	.	3,8	.	
	zus. Preuß. Saale	17,8	7,0	3,5	.	.	1,0	21,3	6,0	
	172. Die weiße Elster, von Silbitz über Crossen, Zeitz bis zur Sächsischen Grenze bei Profen, und wieder von der Sächsischen Grenze bei Modelwitz über Schkeuditz bis zur Saale, Ms.	.	7,0	.	.	.	0,4	.	6,6	Zu 172. Der untere Theil der weißen Elster von Modelwitz an ist weder schiffbar noch flößbar.
	173. Der weiße Elster-Floßgraben, von Crossen über Aue Stöntzsch, Lützen bis in die Luppe bei Tragarth, Ms.	.	8,2	.	4,1	.	.	.	12,3	Zu 173. Die Längenangabe nach neueren Messungen berichtigt.
	174. Die Unstrut, von Brettleben über Artern und Freiburg bis in die Saale bei Naumburg, Ms.	8,0	.	1,7	.	.	.	9,7	.	Zu 174. Die Längenangabe nach neueren Messungen berichtigt.
	175. Die Gera, von der Gothaischen Grenze bis Erfurt, E.	.	0,8	.	.	.	.	.	0,8	
	176. Die Ohra, von Rogatz bis Loitsche, Md.	0,5	.	.	.	.	.	0,5	.	
	177. Die Aland, von Seehausen bis Schnakenburg, Md.	5,0	.	.	.	.	.	5,0	.	
	178. Die Jeetze, von Salzwedel bis zur Hannoverschen Grenze, Md.	0,8	.	.	.	.	.	0,8	.	
179—181.	Stromgebiet der Weser:									
	179. Die Werra, von der Eisenacher Grenze über Treffurt bis zur Kurhessischen Grenze (flößbar); ferner von der Kurhessischen Grenze oberhalb Walhausen bis wieder zur Kurhessischen Grenze unterhalb Werleshausen (schiffbar), E.	2,1	1,0	.	.	.	.	2,1	1,0	
	180. Die Schleuse, von unterhalb Schleusingen bis an die Meiningensche Grenze oberhalb der Mündung in die Werra, E.	.	1,4	.	.	.	.	.	1,4	
	181. Die Weser, von der Hessischen Grenze bei Carlshaven über Höxter bis zur Hannöverschen Grenze bei Verst, und von der Hessischen Grenze bei Eisbergen bis zur Hannöverschen Grenze bei Schlüsselburg, Mn.	15,4	.	.	.	.	.	15,4	.	
182—183.	Stromgebiet der Ems:									
	182. Die Ems, von Warendorf über Telgte, Greven, von wo ab schiffbar, Rheine bis zur Hannöverschen Grenze, Mr.	6,8	7,0	.	.	.	.	6,8	7,0	
	183. Die Werse, von Albersloh bis zur Ems, Mr.	.	4,0	.	.	.	.	.	4,0	
184—202.	Stromgebiet des Rheins:									
	184. Der Rhein, von Bingen bis zur Niederländischen Grenze bei Lobith, Kz. Kl. Dd.	45,1	.	1,0	.	.	.	46,1	.	Zu 184. Nach der im Jahre 1849 vorgenommenen Messung.
	Zuflüsse des rechten Ufers:									
	185. Der Neckar, von der Württembergischen Grenze oberhalb Fischingen bis wieder zur Württembergischen Grenze unterhalb Dettingen, S.	.	1,0	.	.	.	.	.	1,0	
	186. Der Glattbach, von der Württembergischen Grenze über Glatt bis in den Neckar, S.	.	0,6	.	.	.	.	.	0,6	
	187. Die Lahn, im Kreise Wetzlar von einer Landesgrenze zur anderen, Kz.	5,0	.	.	.	0,8	.	4,2	.	
	188. Die Sieg, von Au bis zum Rhein, Kl.	2,3	7,3	.	.	.	.	2,3	7,3	

Nr.	Namen, Anfangs-, Durchgangs- und Endpunkte der Wasserstraßen.	Ende 1845 waren schiffbar	Ende 1845 waren flößbar	Veränderungen durch Zugang schiffbar	Zugang flößbar	Abgang schiffbar	Abgang flößbar	Ende 1860 sind schiffbar	Ende 1860 sind flößbar	Bemerkungen.
		Meilen.		Meilen.				Meilen.		
	189. Die Agger, von Derschlag bis zur Sieg bei Siegburg, Kl.	.	6,8	.	.	.	.	.	6,8	
	190. Die Ruhr, von der Wittener Fähre bis zum Rhein bei Ruhrort, Ab. Dd.	10,0	.	.	.	.	.	10,0	.	
	191. Der Duisburger Ruhrkanal, von der Ruhr bis in den Rheinkanal zu Duisburg, Dd.	0,3	.	.	.	.	.	0,3	.	
	192. Der Duisburger Rheinkanal, von Duisburg nach dem Rhein, Dd.	0,3	.	.	.	.	.	0,3	.	
	193. Der Ruhrorter Kanal, von der Ruhr durch den Ruhrorter Hafen bis zur Ruhr oberhalb deren Mündung in den Rhein, Dd.	0,1	.	.	.	.	.	0,1	.	
	194. Die Lippe, von Neuhaus über Boke, von wo ab schiffbar, Lippstadt, Dorsten, bis zur Mündung in den Rhein bei Wesel, Mn. Ab. Mr. Dd.	27,6	3,5	0,6	.	.	3,5	28,2	.	Zu 194. Die Lippe wird seit mehreren Jahren zur Flößerei nicht mehr benutzt.
	195. Die Berkel, Nebenfluß der Yssel, von Wreden über Oldenkott bis zur Niederländischen Grenze, Mr.	1,6	.	.	.	.	.	1,6	.	
	Zuflüsse des linken Ufers:									
	196. Die Mosel, von der Französischen Grenze bis zur Mündung in den Rhein bei Koblenz, Tr. Kz.	32,3	.	.	.	0,2	.	32,1	.	Zu 196. Nach der im Jahre 1849 vorgenommenen Messung.
	197. Die Saar, von Saarbrücken bis zur Einmündung in die Mosel, Tr.	13,7	.	.	.	.	.	13,7	.	
	198. Die Sauer, vom Einflusse der Our bei Wallendorf bis zur Mosel bei Wasserbillig, Tr.	5,8	.	.	.	.	.	5,8	.	
	199. Der Erft-Kanal, von Neuß bis zum Rhein, Dd.	0,5	.	.	.	.	.	0,5	.	
	200. Der Nord-Kanal, von Neuß bis zur Crefeld-Gladbacher Straße, Dd.	2,2	.	.	.	2,2	.	.	.	Zu 200. Der Nordkanal ist als schiffbare Wasserstraße aufgegeben und dient jetzt nur noch als Entwässerungsgraben für die Melioration der Gegenden an der Niers.
	201. Der Rheinberger Kanal, von Rheinberg bis zum Rhein, Dd.	0,5	.	.	.	.	.	0,5	.	
	202. Der Spoy-Graben, von Cleve bis zum alten Rhein und mit diesem bis zum Rhein oberhalb Bimmen, Dd.	1,2	.	.	.	.	.	1,2	.	
203.	Die Donau, in einer Länge von 4 Meilen, soweit sie das Preußische Gebiet berührt, ist zwar flößbar, die Flößerei wird aber nicht mehr betrieben, S.	.	.	.	.	.	.	.	.	

Zusammenstellung

des Flächeninhalts und der Länge der Wasserstraßen in jedem Regierungsbezirk am Schlusse des Jahres 1860.

	Flächeninhalt.	Schiffbare Wasserstraßen.	Flößbare Wasserstraßen.
	Q.-Meilen.	Meilen.	Meilen.
1. Reg.-Bezirk Königsberg	408,13	74,48	34,74
2. „ Gumbinnen	298,21	34,54	19,7
3. „ Danzig	152,28	25,36	19,5
4. „ Marienwerder	319,41	22,75	40,2
I. Provinz Preußen	1178,03	157,13	114,14
5. Reg.-Bezirk Posen	321,68	37,55	28,5
6. „ Bromberg	214,83	29,19	31,19
II. Provinz Posen	536,51	66,74	59,69
7. Reg.-Bezirk Stettin	238,61	61,0	18,7
8. „ Stralsund	79,68	12,2	—
9. „ Cöslin	258,43	—	95,2
III. Provinz Pommern	576,72	73,2	113,9
10. Reg.-Bezirk Breslau	248,14	24,9	50,2
11. „ Liegnitz	250,54	13,27	—
12. „ Oppeln	243,06	30,1	51,56
IV. Provinz Schlesien	741,74	68,27	101,76
13. Reg.-Bezirk Potsdam	382,51	121,3	45,4
14. „ Frankfurt	351,63	92,7	21,6
V. Provinz Brandenburg	734,14	214,0	67,0
15. Reg.-Bezirk Magdeburg	210,13	35,8	—
16. „ Merseburg	188,76	49,6	35,1
17. „ Erfurt	61,74	2,1	7,1
VI. Provinz Sachsen	460,63	87,5	42,2
18. Reg.-Bezirk Münster	132,17	16,0	11,0
19. „ Arnsberg	140,11	17,8	—
20. „ Minden (inklusive Jade-Gebiet)	95,91	17,4	—
VII. Provinz Westphalen	368,19	51,2	11,0
21. Reg.-Bezirk Cöln	72,40	11,4	14,1
22. „ Düsseldorf	98,32	35,7	—
23. „ Aachen	75,65	—	—
24. „ Trier	131,13	37,3	—
25. „ Coblenz	109,64	33,5	—
26. „ Sigmaringen	20,85	—	1,6
VIII. Rhein-Provinz	507,99	117,9	15,7
Der Preußische Staat	5103,95	835,94	525,39

Gesetzgebung.

Zollfreie Zulassung von Eisen, Stahl und Kupfer zur Verarbeitung und Wiederausfuhr in Frankreich.

Napoleon &c., Kaiser der Franzosen &c.,

Auf den Bericht des Ministers des Ackerbaues, des Handels und der öffentlichen Arbeiten,

Im Hinblick auf Art. 5 des Gesetzes vom 5. Juli 1836,

Haben beschlossen und beschließen was folgt:

Art. 1.

Es sollen zollfrei, nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 5 des Gesetzes vom 5. Juli 1836[1]), zugelassen werden: Roheisen, raffinirtes Roheisen (sog. Feinmetall), altes Brucheisen, gefrischtes Eisen in Masseln, geschmiedetes in Stäben, Reifeisen, Winkel-, T- und Doppel-T-Eisen und anderes von regelmäßiger Form, Eisenblech, Stahl in Stäben, Bändern und braunen oder heiß gewalzten Blättern, gewalztes Kupfer, rein oder mit anderen Metallen legirt, welche vom Auslande kommen und die Bestimmung haben, in Französischen Werkstätten in eiserne Schiffe und Fahrzeuge, Maschinen, Apparate, Metallwaaren irgend welcher Art oder in Erzeugnisse von einer höheren Stufe der Verarbeitung, als die eingeführten Stoffe, umgewandelt und demnächst wieder ausgeführt zu werden:

An der Vergünstigung der vorstehenden Bestimmungen können jedoch nur die Hüttenwerksbesitzer, Maschinenbauer und Fabrikanten von Metallwaaren Theil nehmen, welche den Nachweis führen, daß sie Bestellungen vom Auslande haben, oder daß sie fortlaufend die Verfertigung von zur Ausfuhr bestimmten Waaren betreiben, und welche die nachstehend festgesetzten Bedingungen erfüllen.

Art. 2.

Jeder Hüttenbesitzer, Maschinenbauer oder Fabrikant, welcher die im Art. 1. bezeichneten Erleichterungen sich zu Nutzen machen will, hat an Unseren Minister des Ackerbaues, des Handels und der öffentlichen Arbeiten ein Gesuch zu richten, welches einerseits die Beschaffenheit, den Umfang und den Bestimmungsort der auszuführenden Bestellungen oder die Beschaffenheit und die Menge der von ihnen fortlaufend für den Handel zu verfertigenden Gegenstände; andererseits die Beschaffenheit, die Gattung und die Menge der Erzeugnisse erkennen läßt, welche in Gegenrechnung der mit zeitweiser Zollfreiheit zuzulassenden Stoffe ausgeführt werden sollen.

Derselbe muß sich außerdem verpflichten, die Förmlichkeiten zu erfüllen und die Nachweise beizubringen, welche von Unseren Ministern der Finanzen oder des Ackerbaues, des Handels und der öffentlichen Arbeiten für nothwendig erachtet werden, um die Regelmäßigkeit der Operationen zu sichern.

Jedes Gesuch wird mit seinen Belagsstücken der Prüfung des berathenden Komités der Künste und Gewerbe unterbreitet, und Unser Minister des Ackerbaues, des Handels und der öffentlichen Arbeiten hat darüber nach Einholung des Gutachtens Unseres Finanz-Ministers zu entscheiden.

Art. 3.

Die im Art. 1 bezeichneten Metalle müssen entweder zu Lande oder zur See unter Französischer Flagge oder unter der Flagge des Erzeugungslandes eingeführt werden.

Art. 4.

Es werden bei der Wiederausfuhr in Gegenrechnung angenommen:

1) Für raffinirtes Roheisen und für altes Brucheisen nur kaufrechtes Eisen in Stäben von beliebigem Muster, oder Eisenbahnschienen, oder Erzeugnisse einer weiter vorgerückten Fabrikationsstufe;

2) Für Masseln nur Eisen in Stangen oder Draht, dessen Querschnitt einen Quadrat-Centimeter nicht übersteigt; Reifeisen von 1 Millimeter Dicke und darunter; Eisenblech oder Erzeugnisse einer noch weiter vorgerückten Fabrikationsstufe;

3) Für Stabeisen mit einem Querschnitt von 4 Centimetern und darüber, oder einer Dicke von 5 Millimetern und darunter ohne Unterschied der Länge, nur Stücke in Eisen von gleichen oder geringeren Dimensionen;

4) Für Winkeleisen, T- und Doppel-T-Eisen und anderes von unregelmäßiger Form nur Erzeugnisse, welche aus Eisen von ähnlichen Formen verfertigt sind und mindestens dieselben Schwierigkeiten in der Fabrikation darbieten;

5) Für Eisen- und Stahlblech und für gewalztes Kupfer von bestimmter Dicke nur Gegenstände, welche aus Blechen oder Kupferplatten derselben Nummer oder von geringerer Dicke verfertigt sind; die Grenzen in dieser Hinsicht sind nöthigenfalls durch die ministerielle Entscheidung festzusetzen, welche den Eingang mit zeitweiser Zollfreiheit gestattet;

6) Für Stahl in Stäben und Bandstahl von bestimmten Dimensionen nur Gegenstände, welche aus Stahl in Stäben oder Bandstahl derselben Nummer oder von geringeren Dimensionen verfertigt sind; die Grenzen in dieser Hinsicht sind nöthigenfalls durch die ministerielle Entscheidung festzusetzen, welche den Eingang mit zeitweiser Zollfreiheit gestattet.

Art. 5.

Die Importeure müssen sich durch eine in rechtsverbindlicher Weise sichergestellte Erklärung verpflichten, innerhalb einer sechs Monate nicht übersteigenden Frist die Erzeugnisse, welche aus den mit zeitweiser Zollfreiheit zugelassenen Metallen verfertigt sind, wieder auszuführen oder ins Entrepot zurückzuliefern, und zwar Gewicht gegen Gewicht, ohne daß irgend welche Abgänge bei der Fabrikation in Anrechnung kommen dürfen.

Art. 6.

In den verschiedenen oben vorgesehenen Fällen darf die Einfuhr der Metalle und die Wiederausfuhr der aus diesen Metallen verfertigten Gegenstände nur über die Häfen mit wirklichen Entrepots oder über diejenigen Zollämter stattfinden, welche zur Durchfuhr oder zur

[1]) Den Wortlaut dieses Art. s. im Jahrg. 1861 d. Bl. Bd. I. S. 214 Anm.

Einfuhr der höher als 20 Francs per 100 Kilogramm besteuerten Waaren geöffnet sind.

Art. 7.

Diejenigen Fabrikate, welche, statt ins Entrepot zu gehen, direkt wiederausgeführt werden, müssen entweder nach Maßgabe der allgemeinen Bestimmungen für die Durchfuhr, oder unter den durch die Artikel 61 und 62 des Gesetzes vom 21. April 1818 festgestellten Förmlichkeiten abgefertigt werden: je nachdem ihre Abfertigung auf dem Landwege oder auf dem Seewege erfolgt.

Art. 8.

Jede Hinterziehung, jedes durch die Zollbeamten festgestellte Manco, ebenso wie jeder mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Dekrets getriebene Mißbrauch, zieht die Anwendung der Strafen und Verbote nach sich, welche durch den Art. 5 des Gesetzes vom 5. Juli 1836 ausgesprochen sind.

Im Falle jedoch das Deficit nach der Ermittelung der Zollbeamten ausschließlich von den Abgängen bei der Arbeit herrührt, so soll es nur die einfache Nachzahlung der Eingangsabgabe für die mit zeitweiser Zollfreiheit zugelassenen Stoffe zur Folge haben.

Art. 9.

Die Vergünstigung der Bestimmungen im Art. 1 des gegenwärtigen Dekrets erstreckt sich, bei Erfüllung der durch Unser Dekret vom 6. Januar 1855 vorgeschriebenen Bedingungen und Förmlichkeiten, auch auf die Einfuhr des Bruches von alten Arbeiten aus Gußeisen, Schmiedeeisen, Blech oder Kupfer, welcher von den Maschinen der fremden Dampfschiffe herrührt, die zum Zwecke der Reparatur nach Frankreich kommen.

Art. 10.

Die Ordonnanz vom 28. Mai 1843 und Unsere Dekrete vom 8. September 1851, 14. Februar 1852, 6. Januar 1855, betreffend das gewalzte Kupfer, 17. Juli 1856 und 17. Oktober 1857 sind und bleiben aufgehoben.

Art. 11.

Unsere Minister des Ackerbaus, des Handels und der öffentlichen Arbeiten und im Departement der Finanzen sind, jeder an seinem Theile, mit der Vollziehung des gegenwärtigen Dekrets beauftragt.

Geschehen im Palast der Tuilerien, den 15. Februar 1862.

Eingangs-Abgabe von Salz in Rußland.

Die »Rigasche Handels-Zeitung« bringt in Nr. 32 die nachstehende, vom 15. Januar 1862 datirte Cirkular-Verfügung des Departements des auswärtigen Handels:

In Grundlage des am 31. Dezember 1861 Allerhöchst bestätigten Vergleiches der Verkaufspreise für Salz, der Accise und Zollgefälle von demselben für das Jahr 1862, ist von ausländischem Salz ein Zoll von 35 Kop. vom Pud zu erheben, wobei jedoch der für einige wenige Orte, nämlich für die Häfen des Archangelschen Gouvernements und für einige Ostseehäfen aus besonderen Gründen verordnete niedrigere Zollsatz unverändert bleibt.

Indem das Departement des auswärtigen Handels den Zollbehörden hiervon zur gehörigen Erfüllung zu wissen giebt, fügt es hinzu:

1) Daß für dasjenige Salz, für welches bis zum Tage des Empfanges der gegenwärtigen Vorschrift in den Zollämtern der Zoll noch nicht entrichtet worden ist, bei denjenigen Zollämtern, für welche ein höherer Zoll als 35 Kop. verordnet war, der Zoll mit 35 Kop. vom Pud entrichtet werden muß.

2) Bei denjenigen Zollämtern dagegen, für welche ein niedrigerer Zoll für Salz verordnet war, hat die Erhebung des Zolles mit 35 Kop. vom Pud nur von dem Salz zu geschehen, welches nach Empfang der gegenwärtigen Vorschrift des Departements in den Zollämtern importirt wird.

3) Die Erhebung des Zolles von Salz in den Häfen des Archangelschen Gouvernements hat in bisheriger Grundlage, d. h. zu 20 Kop. vom Pud zu geschehen; was aber die Häfen der Ostsee-Gouvernements betrifft, so ist der niedrigere Zoll von 19 Kop. vom Pud nur in den Häfen von Reval, Pernau, Arensburg, Kunda, Hapsal und Werder zu erheben, und zwar in Pernau nur von 235,000 Pud, in Arensburg von 60,000, in Kunda, Hapsal und Werder in jedem nur von 50,000 Pud, wonächst das Salz, welches in diesen Häfen noch über das angegebene Quantum importirt wird, sowie auch das Salz, welches in den übrigen Häfen der Ostsee-Gouvernements einkommt, dem allgemeinen Zoll von 35 Kop. per Pud zu unterliegen hat.

Zollfreiheit für Steinkohlen in Württemberg.

Der Augsburger »Allgemeinen Zeitung« entnehmen wir folgende Mittheilung:

Die Württembergische Regierung hat von der ihr als Zollvereinsstaat nach den Vereinbarungen der Vereinsregierungen zustehenden Befugniß zur Aufhebung oder Herabsetzung des Eingangszolles auf Steinkohlen mit Allerhöchster Königlichen Ermächtigung Gebrauch gemacht, und demzufolge verfügt, daß die bei den Württembergischen Zollstellen zur schließlichen Abfertigung gelangenden außervereinsländischen Steinkohlen vom 1. März d. J. an eingangszollfrei behandelt werden sollen.

Statistik.

Handelsverhältnisse der Yang-tse-Häfen.

In Nr. 40 (Bd. II. S. 193) des Jahrgangs 1861 dieses Blattes ward ein Auszug aus dem Berichte mitgetheilt, welchen die von der Britischen Handelskammer zu Schanghai ernannte Deputation über die kommerzielle Bedeutung der mit der Expedition unter dem Vice-Admiral Sir James Hope im Februar und März 1861 besuchten Häfen und Handelsplätze von Yang-tse-kiang erstattet hat. Zur näheren Information der Betheiligten lassen wir nunmehr eine vollständige Uebersetzung des gedachten Berichtes folgen.

Schanghai, den 30. März 1861.

Wir haben die Ehre, den Bericht über die von uns so eben vollendete Reise, den Yang-tse-Fluß hinauf bis Hankau zur Information der Handelskammer zu überreichen. Wir theilen dabei unsere Bemerkungen in verschiedene Abschnitte.

1) Schiffbarkeit des Yang-tse.

Die Haupt-Schwierigkeiten finden sich unterhalb Nanking, und der kritischste Theil des Flusses ist die Lan-schan-Barre, 42 Meilen von Wuhsung, welche das Fahrwasser von der südlichen nach der nördlichen Seite des breiten Flußbettes durchsetzt. Ein kleiner Stab dauernd bestellter Lootsen wird wahrscheinlich für diesen Theil desselben erforderlich werden. Jenseits Nanking ist es leicht möglich, bis nach Hankau hinauf blos mit Hülfe der Karte und der Segel-Instruktion zu fahren. Da aber Fremde, besonders solche, die mit der Flußschifffahrt nicht vertraut sind, leicht in Irrthümer verfallen möchten, so würden wir empfehlen, daß Schiffsführer bis dahin, wo sie sich mit den Landmarken persönlich werden bekannt gemacht haben, Lootsen an Bord nehmen.

In der gegenwärtigen Jahreszeit ist die Strömung mäßig. Man hat nirgends gefunden, daß sie über 3½ Knoten in der Stunde beträgt; ihre durchschnittliche Geschwindigkeit ist nur etwa 2 Knoten. Das Wasser fängt jedoch frühzeitig im Jahr an zu steigen, und um die Zeit von Juli oder August bis in den September oder Oktober sind unermeßliche Landstrecken um Hankau herum überschwemmt: die Tiefe des Flusses beträgt dann wohl 20 Fuß, zuweilen auch 25—30 Fuß mehr als im Dezember, wo der Wasserstand am niedrigsten ist.

Es ist uns nicht möglich gewesen, genaue Nachrichten darüber zu erlangen, welche Wirkung dieses Steigen auf die Gewalt der Strömung hat; nach Allem aber, was wir darüber hören, können die Junken zu allen Jahreszeiten, ohne Zweifel unterstützt von den günstigen Winden, welche den Sommer hindurch stetig wehen, stromaufwärts fahren.

Ortskundige Lootsen möchten von wesentlichem Nutzen sein, um die Schiffe durch Fahrwasser zu führen, wo sie hinreichende Tiefe finden, ohne mit der vollen Gewalt der Strömung zusammenzutreffen.

Die Entfernungen bis zu den Haupt-Handelsplätzen sind folgende:

von Schanghai nach

Tsin-kiang .... 138½ Seemeilen,
Nanking (+ 43½) .... 182 „
Kiu-kuang (+ 251) .... 433 „
Hankau (+ 137) .... 570 „
Joh-tschau (+ 157) .... 727 „

2) Tschin-kiang.

Der Handel an diesem Platze liegt ganz darnieder, da nur die Stadt in der Gewalt der Kaiserlichen Regierung ist und die Rebellen das Land zu beiden Seiten des Flusses durchstreifen. Auch der Kanal ist in seinem südlichen Laufe abgesperrt, in nördlicher Richtung aber scheint er eben für den Handel bis zum alten Bette des gelben Flusses offen zu stehen, und ist von Itsching und Kwatschau, gegenüber Sin-niu-miau, unterhalb Tschin-kiang, wohin direkt ein breiter Graben führt, zugänglich.

Das reiche Land im Osten dieses Theils des Kanals, welches von den Zweigkanälen desselben durchschnitten wird, ist zur Zeit noch nicht beunruhigt worden, und die durch die Britische Flagge gewährte Sicherheit dürfte Handeltreibende, die es nicht wagen würden, die weitere Reise nach Schanghai zu unternehmen, in den Stand setzen, diesen Hafen zu besuchen.

Wir fügen eine Angabe der hier erlangten Marktpreise bei, welche insofern einige Bedeutung hat, als sie die Natur der Nachfrage, welche nur aus dem Lager herrühret, andeutet und zugleich zeigt, daß die hier und in Nanking notirten Preise gleich sind. An dem Flusse soll zwischen beiden ein Platz sein, welcher für solchen Verkehr praktisch als neutrales Gebiet gilt.

Preisnotirungen in Tschin-kiang.

Salpeter .... 20 Taels pro Picul, 100 Catties,
Schießpulver, feines, in Blechkisten..... 2 Taels pro Kiste,
„ gemeines................ 4 „ pr. Tub.(28 Pfd),
Flinten, Zündhütchen, Perspektive, Pistolen rc. sehr begehrt,
Opium, Malwa, im Detail ..... 18½ Taels per Sack, 3 Catties,
Souchow Kropp-Seide zu sehr hohen Preisen sehr begehrt,
Shirtings, roh und gebleicht, nicht begehrt,
„ roth, gelb, blau .... 4 Taels per Stück,
Andere fremde Baumwollenwaaren nicht begehrt,
Chinesische Farben zur Zimmermalerei begehrt,
Salz (in Sie-now-meow ungefähr die Hälfte) 2 Taels pro Picul,
Zucker .... 12 „ „ „
Reis, im Bruch .... 4 „ „ „
Carolus-Thaler 1450 Cash, wie der Tael des Schanghai Sycoo,
Mexikanische .... 1000 Cash,
Steinkohlen, nicht zu kaufen,
Amerikanische Drells sollen nicht begehrt sein, obgleich wir sie im Gebrauch zu Zelten sahen,
Lebensmittel theuer, Geflügel .... 300 Cash pro Catty,
Enten .... 250 „ „ „
Rindfleisch .... 150 „ „ „
Hammelfleisch .... 160 „ „ „
Fische .... 20 bis 60 „ „ „

3) Nanking.

Für die Entwickelung des Handels mit dieser Stadt oder dem von derselben beherrschten Landstriche scheint sich, so lange die gegenwärtige Okkupation dauert, keine Aussicht zu eröffnen. Das Volk ist in Sklaverei versunken. Die Soldaten erhalten keine Löhnung, sind aus Plündern gewöhnt und darum nur wenig geneigt, sich einer gewerblichen Thätigkeit zu widmen. Die Beherrscher, weit entfernt, das Land zu regieren, lassen nicht einmal die zur Herbeischaffung der täglichen Bedürfnisse der Einwohner nöthigen Handelsleute in die Mauern ihrer Hauptstadt.

Die Proklamationen, welche von Zeit zu Zeit erscheinen und augenscheinlich darauf berechnet sind, den Verkehr zu ermuntern, müssen mit Rücksicht auf diese Lage der Dinge aufgefaßt werden. Die Absicht derselben kann zur Zeit nur dahin gehen, Lebensmittel zu billigeren Preisen herbeizuschaffen oder den Soldaten Gelegenheit zu einem Marktverkehr zu geben, was in einem höheren kommerziellen Sinne nur von geringer Bedeutung sein kann.

Man wird nun abwarten müssen, in wie weit diese Uebelstände unter fremdem Einfluß eine Milderung erfahren. Die gegenwärtige Absicht der Taipings scheint dahin zu gehen, sich aller Plätze zu bemächtigen, wo sich Brittische Niederlassungen befinden, um die Anerkennung ihrer Ansprüche zu erzwingen.

4) Kiu-kiang und Hu-kau.

Diese beiden Plätze wurden besucht und mit Beziehung auf die Möglichkeit und Räthlichkeit der Anlegung des zweiten neuen Hafens am Yangtse einer näheren Prüfung unterzogen. Hu-kau liegt unmittelbar an der Mündung des Popang-Sees, aber der Ort ist klein und die Steilheit der Hügel, auf welchem er erbaut ist, gewährt keinen Raum für das Bedürfniß einer Handels-Niederlage, während auf dem entgegengesetzten Ufer der Alluvialboden während des Sommers leicht überschwemmt wird. Es ist weder ein Handelsplatz, noch ist es je ein solcher gewesen.

Kiu-kiang ist immer ein Hafen von einiger Bedeutung gewesen, obgleich es auch schon vor der Verheerung durch die Rebellen etwas herabgekommen war. Beide beherrschen der Sache nach die Schifffahrt auf dem Popang-See gleichmäßig.

In diesen See fallen zahlreiche schiffbare Ströme, welche durch die Bezirke des schwarzen Thees westwärts laufen. Die Flüsse Fu und Kan, welche aus der Nähe des Mei-ling-Passes, der großen Heerstraße nach Canton, durch Kiang-si strömen und, was unter den gegenwärtigen Umständen von besonderer Bedeutung ist, die von Osten herkommenden Flüsse stehen

durch Kanäle mit den Wasserläufen in Verbindung, welche durch Fychow, Fei-tschau, Mo-yum, kurz durch die gesammten grünen Thee-Distrikte gehen, welche auf diese Weise von diesem See aus ebenso zugänglich sind wie von Souchow und Schanghai. Es ist mit einem Worte der Centralpunkt eines höchst ausgedehnten und wichtigen Netzes von Wasserstraßen, das in günstigeren Zeiten von den Chinesen zu einem hohen Grade von Vollkommenheit gebracht worden ist.

Die Haupt-Handelsstadt in demselben ist Wuh-tschau (oder Wuh-tschin) auf der Westseite. Die Handelsleute sprechen von ihr wie von einem zweiten Sou-tschau, und nach der Beschreibung der dort Gewesenen deuten alle Anzeichen auf einen hohen Grad von Wohlhabenheit. Nau-tschang, die Hauptstadt der Provinz, wird nicht als ein Handelsplatz von besonderer Wichtigkeit bezeichnet.

Die theilweise oberflächliche Aufnahme des Sees ergab, daß er im Allgemeinen seicht ist. Das Flußbett, welches durch denselben läuft, ist ziemlich tief, jedoch so schmal, daß es nicht leicht sein würde, dasselbe mit Fahrzeugen von einiger Größe zu befahren.

Was die Waaren betrifft, welche Aussicht haben, hier Absatz zu finden, so brauchen wir blos anzuführen, daß Alles, was die Theehändler bisher von Schanghai bezogen haben, ihnen eben so wohl von Kiu-kiang geliefert werden könnte, falls der Zugang zu den grünen Theedistrikten von dem letzteren statt von dem ersteren Hafen stattfände. Die Händler äußern sich mit Zuversicht dahin, daß sie, ungeachtet der Gegenwart der Rebellen in den Bezirken, Thee nach Kiu-kiang bringen könnten, indem sie sagen, daß sie „die Wege kennen", auch ist es augenscheinlich nicht zu fürchten, daß eine irreguläre Macht die Verbindung mit Plätzen sollte abschneiden können, denen man sich in so vielen verschiedenen Richtungen nähern kann, obgleich wir die umständlichsten Beweise haben, daß die Gegenwart dieser Rebellen die Bezirke, die ihren Einfällen blos gestellt sind, in einer höchst traurigen Weise ausgesogen und entvölkert hat.

Folgendes sind die Entfernungen, die uns angegeben worden sind. Von Kiu-kiang nach:

Ning-tschau	zu Lande	.....	300 Li,	zu Wasser 500 Li,
Fei-tschau	„	„	500	„
Mayune	„	„	480	„
Ting-kai	„	„	570	„
Taiping	„	„	600	„

Zu Wasser jedoch auf Flüssen und Kanälen soll die Entfernung nach allen diesen Orten ungefähr gleich sein und 100 Li betragen. Drei Li kommen ziemlich einer Englischen Meile gleich.

Wenn überall im Lande der Friede wiederhergestellt würde, so wäre dieser Hafen von geringerer Bedeutung; doch wird er immer nützlich und werthvoll bleiben, da durch ihn eine ausgedehnte Konkurrenz zwischen den inländischen Booten und den fremden Fahrzeugen für den Transport des Thees nach Schanghai gesichert und bei der sich darbietenden Auswahl verschiedener Routen, nach den fremden Niederlassungen der Versuchung, im Innern gewaltthätiger Weise Zölle zu erheben, wirksam entgegen getreten werden könnte.

Wir fügen eine Liste der Preise bei, welche einiges Interesse darbieten dürfte, jedoch keinen Maßstab für die Haltung derselben dann gewähren kann, wenn ein regelmäßiger und ungestörter Verkehr geöffnet ist. Der Wechselcours stellt sich zu Gunsten der Einfuhren, da 100 Taels Sycee in Kiu-kiang gleich 102 Taels in Schanghai sind. Der Tael galt 1640 Casch. Mexikanische Dollars waren zu 1000 Casch nicht immer anzubringen.

Kohlen von guter Qualität sollen in der Nähe von Woochow zu haben sein, wo sie in Menge von Destillateuren und denjenigen verbraucht werden, welche in und bei der Stadt große Fabriken haben.

Die Gewichte scheinen dieselben zu sein, wie diejenigen, welche in Schanghai und Canton im Gebrauch sind.

In der Nachbarschaft fand ein geringer Verbrauch von Seide statt, und zwar zur Verfertigung von Borten und Besatz für den örtlichen Bedarf. Die Seide wurde von Huchow bezogen.

Preisnotirungen zu Kiu-Kiang.

Rohe Shirtings	$6\frac{1}{2}$ Catty	1. 8. 0.	Taels	p. Stück,
„	7 „	2. 0. 0.		„
„	8 „	2. 7. 0.		„
Weiße „	60 Rieth	1. 7. 0.		„

feine „ 2. 0. 0. bis 2. 20. 0. Taels p. St.,
Amerikanische Drells .... 3. 0. 0. Taels p. Stück,
Broklade und getupfte Shirtings, weiß 2. 4. 0. bis 2. 8. 0. Taels p. Stück,
Brokade in sortirten Farben 2. 8. 0. bis 3. 4. 0. Taels p. Stück,
Zitze (alte Muster) 1. 6. 0. bis 1. 8. 0. Taels p. Stück,
Taschentücher, blau und bronce 70 bis 100 Casch p. Stück,
„Long Ells", scharlach .... 8. 0. 0. Taels p. Stück,
in sortirten Farben .... 7. 0. 0. „ p. Stück,
„Spanish Stripes"[1]) .... 0. 0. 0. „ p. Stück,
Camelots, geringe und gewöhnliche Qualität 15 bis 21 Taels p. St.,
„ beste, ... 21 bis 22 „ „
Lastings .... 14 „
Opium, Malwa .... 24 Taels p. Sack von 3 Catties,
„ Patna .... nicht begehrt.
Baumwolle, gute .... 10 Taels p. Pikul von 140 Catties.
Reis, gewöhnlicher .... 3600 Casch p. Pikul von 145 Catties.
Zucker .... 14,000 „ p. Pikul von 100 „
Flachs, reiner, gelber .... 11,000 „ p. Pikul von 100 „
Geld, 20,000 Casch p. Tael, wie der Souchow-Tael Sycee 1640.
Mexikanische Dollars 1000 Casch p. Stück.
102 Schanghai-Taels gleich 109 Kiu-kiang-Taels.
Löhne der Zimmerleute, Maurer ꝛc. 160 Casch p. Tag.
Löhne der Kulis für Erdarbeiten 20 Casch p. Pikul Gewicht.

35,000 Casch werden gegenwärtig für Land zu Bauzwecken gefordert.

Bauholz ist in Wuh-tschau in Menge zu haben.

Diese Notirungen gelten nur für Geschäfte von sehr geringem Umfange.

5) Städte und Pläze am Flusse.

Im Betreff dieser fehlte es uns an Gelegenheit, zuverlässige und genaue Nachrichten einzuziehen. Im Allgemeinen sahen wir von Tschin-kiang bis Nangking, wo die Rebellen gegenwärtig von den kaiserlichen Truppen belagert werden, überall Spuren des Elends und der Verheerung und wenig, ja fast gar keine von Wohlstand. Jenseits jedoch begannen Zeichen einer Besserung des Zustandes zu erscheinen, und die auf der Karte angegebenen Städte zeigten Merkmale von Thätigkeit und Erholung, was die Erwartung bedeutender Nachfragen bei den Ortshändlern und die Rückwirkung auf unseren Handel in den größeren Waarenlägern rechtfertigte. Zahlreiche, gut gebaute Junken wurden oberhalb Kiu-kiang bemerkt.

6) Hankau.

Wir legen Ihnen nunmehr die unzureichenden Ergebnisse unserer Nachforschungen in diesem wichtigsten Handelsplatze Central-China's vor.

Der Popang-See ist, wie wir bereits angedeutet haben, der Mittelpunkt eines ausgedehnten Systems der Wasser-Kommunikation, das mit Schanghai stets in Verbindung gestanden hat. Hankau ist der Hauptpunkt eines anderen und muthmaßlich noch größeren Systems der Kommunikation auf Fluß- und Landwegen, sowohl den Yang-tse und seine Nebenflüsse hinauf, einschließlich derer, welche in den Tung-ting-See fallen, wovon weiter unten spezieller die Rede sein wird, wie den Fluß Han (auch Seyang genannt) hinauf bis ungefähr 250 Meilen oberhalb der Stadt

---

[1]) Diese Notirung scheint unrichtig zu sein, es soll wahrscheinlich heißen 9. 0. 0.

gleichen Namens. Letztere ist der Hafen auf der Straße nach Tien-tsin und Peking, wo die Umladungen stattfinden.

Die Stadt Hankau selbst liegt in einer Alluvial-Ebene, welche, obgleich von einzelnen Hügelreihen durchzogen und mehr koupirt, kaum weniger ausgedehnt zu sein scheint, als die Schanghai umgebende, und die in zahlreichen Richtungen vermittelst der Kanäle und Nebenflüsse zugänglich ist. Die Stadt hatte nicht blos das Ansehen eines sehr wohlhabenden Ortes, sondern wir bemerkten auch zahlreiche Beweise, daß es, wie allgemein angenommen, wirklich der große Mittelpunkt des Handels des Chinesischen Reiches war.

Wuh-tschau-fu: auf dem gegenüber liegenden oder rechten Ufer des Yang-tse, ist eine große Provinzialstadt, die auf gutem Wege war, ihre Prosperität wieder zu erlangen, doch hat sie keine besondere Beziehung zum Handelsverkehr.

Hang-ang ist ein Platz ohne Bedeutung.

Unsere Aufnahme war vollkommen befriedigend. Der Vertrag von Tien-tsin ist gehörig publizirt und mittelst besonderer Proklamationen bekräftigt worden. Die Handelsleute geben bereitwillig Auskunft und sehen einer schnellen Erweiterung ihres Verkehrs in der bevorstehenden Saison entgegen.

Sie werden bereits vernommen haben, daß diese drei Plätze am 19. und 20. d. M. in Folge eines Gerüchts über die Annäherung der Rebellen-Armee nach Hwang-tschau, 45 Meilen von Hankau auf demselben — dem linken oder nördlichen — Ufer des Flusses verlassen worden waren. Die Flucht war eine ganz vollständige. Nicht ein Haus, nicht ein Kaufladen war offen, und es wurde somit gleich unmöglich, Waaren zu kaufen, Preise zu notiren oder Nachfragen über irgend zweifelhafte und interessante Verhältnisse anzustellen.

Dieser plötzliche und unerwartete Wechsel wird einigermaßen die Mängel des folgenden Theils unseres Berichts erklären, der sich in allen Detailangelegenheiten auf einen Zustand der Dinge bezieht, welcher wenigstens für jetzt vollständig verschwunden ist. Die letzten Nachrichten reichen bis zum Morgen des 22. d. M. Die von den Behörden zum Schutz des verlassenen Eigenthums ergriffenen Maaßregeln schienen ausreichend, dasselbe vor der Plünderung Seitens der Räuber des Orts und der Umgegend sicher zu stellen, so lange solche aber von einer Insurgenten-Armee bedroht sind, kann das Vertrauen nicht wieder hergestellt werden.

A. Zahlungsmittel. Es ist unmöglich, genaue und zuverlässige Nachrichten zu erlangen, wenn man sich nicht in wirkliche Handelsgeschäfte einlassen kann, aber wir glauben, daß 100 Taels Sycee in Hankau 103 bis 103. 3. Schanghai-Taels entsprechen werden. Es wird eine so sehr verschiedene Auskunft über die Art und Weise, wie dies ausgeglichen wird, gegeben, daß wir anstehen müssen, darüber eine Erklärung zu geben. Einige geben sogar den Unterschied um 1 pCt. geringer an. Die plötzliche Flucht verhinderte die Beschaffung einer Geldwaage und der dazu gehörigen Gewichte.

Sollte es sich bei der Wiederaufnahme der Geschäfte ergeben, daß man sich verschiedener Methoden bedient, so würden wir denjenigen, die sich zuerst dauernd daselbst niederlassen, dringend empfehlen, darauf zu bestehen, daß bei dem Verkehr in fremden Waaren gleiches Gewicht gebraucht wird.

B. Maaße und Gewichte sind dieselben wie in Schanghai und Canton. Der Tschih oder Fuß von 14 Zoll ist im allgemeinen Gebrauch und wollene Waaren werden danach im Detail verkauft.

C. Der Wechselcours war 1600 oder 1650 Casch pro Tael, 1040 bis 1100 Casch pro Tael für den Mexikanischen Dollar, der jedoch nicht courant ist, 15½ Taels Sycee gleich 1 Tael Peking Gold.

D. Baumwollen-Waaren. Fremde. Der Bedarf wurde dieses Jahr hauptsächlich von Canton bezogen. Im verflossenen Jahre war die Verbindung mit Schanghai offen, und diese fand vermuthlich auf Flüssen und Kanälen nach dem Poyang-See, nach Wuh-tschin und Kiu-Kiang, und von da mittelst Junken den Fluß hinauf statt. Der erstere Theil dieser Route mochte wohl versperrt werden, als die Rebellen Sou-tschau einnahmen.

Die von Canton kommenden Waaren werden größtentheils in kleineren Kisten umgepackt, welche ungefähr die Hälfte der Original-Verpackung enthalten; wir bemerkten aber alte Marken und Contre-Marken der Englischen Gewebe und amerikanische Drells, mit welchen wir in den Seehäfen so bekannt sind.

Die Preise waren, wenn man erwägt, daß sie auf einem Markte notirt wurden, der anerkanntermaßen von Vorräthen entblößt war, nicht übertrieben und machen nicht den Eindruck, als ob die Britischen Waaren beim Transit, abgesehen von den nothwendigen Transportkosten, einer drückenden Belastung ausgesetzt seien.

Stapel-Artikel, Sitze, Taschentücher, Damaste und andere gemusterte Waaren verdienen Beachtung. Ein Preisverzeichniß ist beigefügt.[1] Sie sind so notirt, wie die Händler sie nach ihrem eigenen Geständniß zahlen würden, und von Stapel-Artikeln schienen sie fest entschlossen, große Einkäufe zu machen.

E. Wir senden Ihnen hierbei ferner Muster von den im Lande verfertigten ungebleichten Baumwollen-Geweben; die Preise können im Vergleich mit Britischen Manufakturen nicht als niedrig betrachtet werden. Im Lande gesponnenes Garn wird mit 30,000 Casch für weißes, 20,000 bis 26,000 Casch für gelbes notirt. Baumwolle von sehr guter Qualität 16,000 bis 18,200 Casch, Alles pro Picul von 113 Catties. Das Spinnrad sieht man in jedem Hause in der Nachbarschaft.

F. Von Britischem Garn haben wir weder etwas gesehen noch gehört.

G. Wollene Waaren. Es läßt sich nicht leugnen, daß unsere Manufakturen sehr starke Konkurrenten an der Russisch-Amerikanischen und der Amur-Handelsgesellschaft haben, die sich im Besitz eines Monopols des Russischen Handels mit China befinden. Die Gattungen, welche sie liefern, konkurriren direkt mit unseren Mittel- und Militair-Tuchen, und die sogenannten Spanisch Stripes werden hiervon auf eine nachtheilige Weise betroffen. Einige Muster sind diesem Berichte beigefügt. Das beste ist 72 Zoll zwischen den Leisten, 19¾ Yards lang (5 Tschang), 30¾ Pfd. schwer (23 Catties) und der Preis zu 27 Taels pro Stück oder 1. 3. 7 Taels pro Yard, oder im Detail 7 Mace pro Tschih oder 1. 8. 0 Taels pro Yard. Die zweite Qualität mißt nur 70 Zoll zwischen den Leisten, ist aber ungefähr eben so lang und schwer. Der Preis war 23 Taels pro Stück, 1. 18 Taels pro Yard, oder im Detail 6 Mace pro Tschih.

Die Route für diese Waaren geht von Tien-tsin theilweise pr. Fluß, theilweise zu Lande. Bei der letzten Transportweise werden Packpferde gebraucht, welche einzeln eine Last von ungefähr 300 Catties nach Soyang am Fluß Han bringen.

Sogenannte „Long Ells“ werden viel gebraucht und scheinen von den Russischen Tuchen nicht beeinträchtigt zu werden. Kamlots sind ebenfalls ein Stapel-Artikel, doch scheinen nur die besseren Qualitäten beliebt zu sein.

H. Japanischer Seetang. Selbst ein so sperriger Artikel wie dieser, hat seinen Weg nach Hankau gefunden und wird mit Taels 4, 7, 5 bis 3 pr. Picul notirt.

I. Kohlen sind von verschiedenen Qualitäten zu haben, und es werden 300 bis 700 Casch pr. Picul (letzteres eine unvernünftige Forderung) verlangt. Daß sie für Dampfmaschinen brauchbar sind, unterliegt keinem Zweifel, ihr Werth und ihre Qualität aber lassen sich nur durch Versuche ermitteln und feststellen.

K. Seide. Die Ernte von Sz-chuen Seide hörten wir zu zwischen 1000 Picul bis 2000 Ballen schätzen.

Die zu 200 Taels notirte Qualität ist sehr gering und gleicht im besten Falle der Leyang-Seide oder Tsatlee Nr. 3. Wir vernehmen auch, daß die zur Stickerei gebrauchte Seide (einem Zweige der ländlichen Industrie, der in der Umgebung von Woo-chow-foo betrieben wird) von

[1] S. unten S. 187.

Hutschau gebracht wird, was die allgemeine Behauptung bestätigt, daß feinere Qualitäten, jedenfalls wenigstens für jetzt, in Sz-chuen nicht produzirt werden.

L. Thee. Die Händler stimmen in der Ansicht überein, daß, wenn Hankau geöffnet wäre, der in den Umgebungen des Tungting-Sees erbaute und bereitete Thee dorthin, anstatt nach Canton gesendet werden würde. Wie wir erfahren, ist Siangtan der große industrielle Mittelpunkt dieses Distrikts, ungefähr 500 Li von Hankau an der Mündung des von Süden her kommenden Siong-fuch. Hier wird der Thee zur Behandlung und Verpackung nach Canton gesammelt; Tschang-teh, an einem kleinen Fluß weiter westlich gelegen, und Tschang-schah, östlich des Flusses und südlich des Sees, sind Hülfsdepots und beziehen beträchtliche Mengen Englischer Waaren von Canton. Yoh-tschau, nahe an der Einfahrt in den See, ist der Mittelpunkt eines reichen, Thee bauenden Distrikts, es wurde jedoch von den Rebellen in den Jahren 1853, 1855 und 1857 verheert, hat sich von dem letzten Schlage nie wieder erholt und ist für die Einfuhren ein so ärmlicher Markt, daß gewöhnlich für allen in der Umgegend gesammelten Thee Silber dahin gesendet werden muß. Sin-te, auf dem linken Ufer des Jangtse, 37 Meilen unterhalb Yo-schau, wird als eine große blühende Stadt geschildert.

Grüner Thee wird, wie wir vernehmen, in dieser Richtung nicht angebaut.

In den großen Alluvial-Ebenen um Hankau und auf den isolirten Hügeln, welche sich über denselben erheben, wird soweit, wie wir erfahren und bemerken konnten, kein Thee gewonnen.

Spezielle Nachrichten über ein Gebiet, das als wirklich neu für den Europäischen Handel in diesem oder einem andern Zweige zu betrachten wäre, können wir nicht beibringen, obgleich darüber kein Zweifel besteht, daß eine rasche Ausdehnung das Resultat unseres freien Verkehrs mit Hankau sein wird, wenn er nicht durch die Operationen der Insurgenten-Armee lahm gelegt wird.

M. Opium. Das Landeserzeugniß ist um so viel billiger als das Indische, daß es den Markt beherrscht.

Es giebt deren drei Gattungen:

Szete, in Schan-si und Schensi erbaut, ist sehr stark, aber nicht beliebt; Preis .... 25 Tls.
Nantu, in Kwei-chan und Juanan erbaut ..... 23 „
Chuentu, in Sz-chuen erbaut .... 20 „ 6

pro 100 Taels Gewicht, ungefähr 8⅓ Pfd. Handelsgewicht, des plötzlichen Kriegsschreckens wegen aber war es uns nicht möglich, das genaue Gewichtsverhältniß nach einer bekannten Skala zu ermitteln.

Malwa gilt 20 bis 21 Tls. pr. Sack von 3 Catties, allein der hohe Preis erschwert den Absatz.

Patna ist nicht geschätzt.

Von dem Landeserzeugniß ist Nantu am beliebtesten und wird, wie Einzelne behaupten, in großem Umfange verbraucht, während andere Berichte angeben, daß der niedrigere Preis des Chuentu demselben einen größeren Absatz sichert.

Man sagt uns ferner, daß Nantu 60 pCt., Chuentu 70 pCt., Malwa 75 pCt. Extrait zum Rauchen giebt; doch gehen uns die Mittel ab, diese Angaben zu prüfen und zu bestätigen.

N. Landesprodukte. Eisen wird in Menge produzirt, die erlangten Preisnotirungen gehen aber sehr weit auseinander und sind jetzt wegen der plötzlichen Auswanderung aller derjenigen, welche darüber hätten Auskunft geben können, völlig unerklärlich. Rohes Eisen in kleinen Stäben oder „Söhsen" wurde verschieden zu 1¼ bis 3 Taels pro Pikul angegeben. Stahl zu 9 bis 18 Taels pr. Pikul. Blei von Sz-chuen war mit 5½ bis 7½ Taels notirt, Kupfer eben daher mit 23 bis 29 Taels, und Weißkupfer mit 42 Taels. Sz-chuen liefert auch Zucker; hier zu 4 Taels für braunen bis zu 6½ Taels für sehr guten weißen und Kandis zu 8½ Taels — alle augenscheinlich von Rohr — notirt.

Vortrefflicher vegetabilischer Talg ist zu 3. 9 bis 4. 5 Taels pr. Pikul zu haben, doch konnten wir nicht ermitteln, in welchen Quantitäten. Flachs von vorzüglicher Qualität ist in Menge vorhanden und wird vielfältig zu Tauwerk von sehr guter Beschaffenheit verarbeitet.

Die Bereitung und der Verbrauch von Oelen ist ebenfalls sehr beträchtlich.

Ein großer Verkehr findet in den Erzeugnissen und Fabrikaten des südlichen China mit Canton statt. Die Gewebe der unglücklichen Stadt Soutschau waren überall in den Kaufläden anzutreffen. Waaren der verschiedensten Art und aus allen Theilen Chinas waren in diesem noch vor so kurzer Zeit blühenden Hafen zu finden. Der durch die Aufgabe desselben herbeigeführte Verlust muß durch das ganze Reich fühlbar werden.

Es ist zu fürchten, daß das erwartete Vorrücken der Rebellen in westlicher Richtung dem südlichen Ufer des Yang-tse entlang, den Handel mit Kanton ernstlich beeinträchtigen werde, und wir können unseren Bericht nicht schließen, ohne unsere feste Ueberzeugung auszusprechen, daß diese Bewegung keineswegs im wahren Sinne als eine politische, noch viel weniger aber als eine patriotische und organisatorische betrachtet werden kann. Unglücklicherweise aber ist es in dem gegenwärtigen jammervoll schwachen und korrumpirten Zustande der Kaiserlichen Regierung unmöglich vorauszusehen, wieweit der Ruin, die Verheerung und die wirkliche Entvölkerung, die gegenwärtig die Züge der Taiping-Rebellion bezeichnen, sich ausdehnen werden, oder wie lange die aus der Eröffnung des Yang-tse verständigerweise erwarteten Vortheile durch die Anarchie und Desorganisation, welche so schauerliche Uebel über alle Klassen der Gesellschaft in dem Chinesischen Reiche verbreitet, paralysirt werden wird.

Preise in Hankau.

	Taels. M.		
Rohe Shirtings 6½ Catty	2. 5.		p. Stück,
„ 7 „	2. 6	bis	2. 7. p. Stück,
„ 7½ „	2. 7.	„	2. 8. „
„ 8 „	2. 8.	„	3. 0. „
Weiße do. 56 Rieth	2. 2.	„	2. 3. „
„ 60 „	2. 4.	„	2. 6. „
„ 64 „	2. 8.		
T-Gewebe, rohe, gewöhnliche	1. 8½.	„	2. 2. „
„ feine, 64 Rieth	2. 4.	„	2. 6. „
Amerikanische Drells	3. 0.	„	3. 2. „
Getupfte Shirtings, weiße.	2. 4.	„	2. 5. „
in sortirten Farben	3. 2.	„	3. 4. „
Brokade, weiße	2. 5.	„	2. 6. „
in sortirten Farben	3. 2.	„	3. 4. „
Damaste	6. 2.	„	6. 4. „
Long Ells, scharlach	9. 5.	„	10. 0. „
in sortirten Farben	8. 0.	„	9. 0. „
Kamelots, geringer und gewöhnlicher	16. 0.	„	18. 0. „
besserer BB............	21. 0.	„	22. 0. „
Lastings	14. 0.	„	16. 0. „
Spanish stripes, scharlach..	1. 0.	„	1. 1. „
in sortirten Farben	0. 8. 5.		bis 0. 9. 0. p. Stück,
Zitze, geringere	1. 3.	bis	1. 8. p. Stück,
ordinaire	2. 2.	„	2. 4. „
cochenille-rothe	2. 7.	„	2. 8. „
Taschentücher, blaue und braune	0. 7.	„	1. 0. p. Dutzend.

Die vorstehenden wurden als Preise bezeichnet, welche die Händler geneigt waren, ohne Diskonto oder Nachlaß zu zahlen.

Oele	6 0. bis 6. 4. Taels p. Pikul 95 Catties,
„ gemeine Sorten	3½ . „ 5. 0. „ „ „
Flachs, weißer.....	6. 0. „
bester gelber	6. 2. „
Chinesisches Papier	15. 0. bis 16. 0. Taels p. Ballen 60 Bogen von 35 Pikul,
Schwarzer Pfeffer.	11. 0. „ p. Pikul,
Rhabarber (sehr grober)	7½. . „ 9. 0. „ „
Sz-chuen Lack, guter	25½. . „ . . „ „
„ gewöhnlicher	19½. „ „
Wachs	30. 0. „ „
Vegetabilischer Talg, gute Qualität ..	3. 9. „ 4. 2. „ „
Zucker Sz-chuen, brauner........	4. „ 4½ „ „
weißer	6. „ 6½ „ „
Candis	8. „ 8½ „ „
Seide, Sz-chuen (sehr grobe gelbe).....	19. 2. „ „ „
Blei Sz-chuen.....	5½. . „ 7½ „ „
Quecksilber Sz-chuen	55. „ „
Kupfer, gewöhnliches	23. „ „
rothes	29. „ „
weißes.....	42. „ „
Stahl, 1. Qualität..........	18. 0. Taels p. Pikul,
2. „	14. 0. „ „
3. „	11. 0. „ „
4. „	9. 0. bis 10 Taels p. Pikul,
Guiseng	11. 0. Taels p. Catty,
Japanesisches Seegras 1. Qual.	8. 0. „ p. Pikul,
2. „	6½. „ „
3. „	4½. „ „
Baumwolle	10 bis 13 Taels p. Pikul 113 Katties,
Wolle..................	1900 Casch 100 Catties,

Garn, Chinesisches weißes 30,000 Casch p. Pikul 113 Catties,
„ „ gelbes 20- bis 26,000 Casch p. Pikul 113 Catties,
Russisches Tuch 72 Zoll, 19½ Yards, 22 Catties, 1. Qual. 27 Taels p. Stück,
do. 70 Zoll 19¾ Yards, 22 Catties, 2. Qual. 21 Taels p. Stück,
Chinesisches Tuch 12 Zoll, 12 Yards, 15 Unzen Kinkoow 780 Casch,
do. 15¾—16 Zoll, 12 Yards, 13½ Unzen Hufung 650 Casch,
do. 14¾—15 Zoll, 12 Yards, 11 Unzen Janlow 610 Casch,
do. 16 Zoll, 12 Yards Manghan 480 Casch.

Es gingen uns die Mittel ab, diese Preisnotirungen der Produkte zu kontroliren oder zu ermitteln, ob das Pikul, nach dem sie verkauft wurden mehr oder weniger als 100 Catties enthält. Diskonto, das bis zu einem sehr bedeutenden Prozentbetrage steigt, wird auf einige dieser Artikel bewilligt, aber wegen des Gefechts am 19. konnten wir keine zuverlässige Auskunft darüber erhalten.

Handelsverhältnisse Java's.

(Bericht des Kommerzienraths Fr. Wolff, Mitgliedes der Ostasiatischen Expedition.)

(Fortsetzung.)

Kuh- und Büffelhäute.

Davon kommt hauptsächlich zum Verkauf, was die Schlächtereien Javas liefern. Von benachbarten Inseln als Bali wird nur ein kleiner Theil zugeführt. Die Qualität fällt sehr verschieden aus, weshalb bei Ertheilung von Ordres genau die Qualität bestimmt werden muß, welche man zu haben wünscht. Ebenso verschieden ist die Art der Präparation, denn der Eine kalkt sie, der Andere bestreicht sie mit Terpentin ꝛc.

Der Export im Jahre 1859 betrug:

	Stück.
nach Holland	145,919½
„ England	8,502
„ Frankreich	18,155
„ Bremen	480
„ Amerika	4,200
„ d. Golf v. Persien	520
„ China	1,274
„ Japan........	587
„ dem Archipel ..	7,016
	186,653½

Der Preis ist gewöhnlich pr. Stück 3—4 Fl. für Durchschnittsqualität. Ausgesucht schwere transparente Büffelhäute werden bis zu 5 Fl. bezahlt.

Man verkauft die Häute in Batavia pr. Stück, in Samarang dagegen pr. Korge von 20 Stück oder pr. Pikul und in Soerabaja pr. Stück und pr. Korge von 20 Stück. Der Käufer empfängt die Waare getrocknet und präparirt sie zur Verschiffung für seine Rechnung.

Der Exportzoll auf Büffelhäute nach Holland beträgt 3,18 Fl., für Kuhhäute 4,20 Fl. für 100 Stück, nach anderen Ländern das Doppelte.

Büffelhörner.

Was Java davon liefert, ist nicht bedeutend; die weißen gehen nach China, die schwarzen nach Europa.

Export von 1859:

	Pikul.
nach Holland........	60,08
„ England	37
„ Frankreich	109,86
„ China..........	23,50
„ Japan	27,08
„ dem Archipel ...	1,46
	258,98

Die Verpackung fällt dem Käufer zur Last, und es können die Hörner außer in Krandjangs auch lose verschifft werden.

Verkaufskondition. Der Preis wird pr. Pikul von 100 Catty = 125 Pfund bestimmt.

Der Exportzoll nach Holland beträgt 2,10 nach andern Ländern 4,20 pCt. vom Werthe.

Tabak.

Die Kultur von Tabak hat auf Java, besonders im östlichen Theile, während der letzten 3 bis 4 Jahre einen bedeutenden Aufschwung genommen. Im Jahre 1856 betrug die Produktion ca. 26,000 Pikuls, während der Export im Jahre 1859 nach Holland 67,195,74 Pikuls war.

Der bei weitem größte Theil des geernteten Tabaks kommt von Februar bis April an den Markt und zur Verschiffung. In den letzten Jahren haben die meisten Pflanzer ihr Produkt für eigene Rechnung nach Holland zum Verkauf gesandt und nur einige wenige Plantagen kamen auf Java zum Verkaufe. Ein Drittel der Ernte wird durch Private und zwei Drittel durch das Gouvernement gewonnen. Der Tabak der Privaten kann übrigens, was Qualität anbetrifft, wegen weniger günstiger Beschaffenheit des Bodens nicht mit dem alten Gouvernements-Tabak konkurriren. Unter diesem zeichnen sich besonders aus die Marken GP, Miot, BJDL, DMVO, TR, BN, die besonders geeignet zum Deckblatt sind. Die ordinairen gelben Sorten werden in Holland, viel zur Remplacirung von Maryland Sorten gebraucht.

Verpackung. Der Tabak wird gepreßt und in sehr hübschen viereckigen Ballen von 150 bis 180 Pfd. verpackt. Für Tara wird in der Regel 4 Pfund pr. Ballen vergütet.

Der Exportzoll nach Holland beträgt 2,10 pCt. vom Werthe, nach anderen Ländern das Doppelte.

Zimmet.

Was davon auf Java gewonnen wird, exportirt zum größten Theil die Holländische Maatschappy für Gouvernementsrechnung nach Holland; auf Java kommt sehr wenig zum Verkauf. Die ganze Produktion beläuft sich jährlich etwa auf 2000 Pikuls.

Cassia vera

ist ein Produkt Sumatras, von wo (Padang) dasselbe direkt zur Verschiffung kommt und meistens seinen Weg nach Holland findet.

Cassia fistula

kommt auf Java und auf einigen anderen Inseln des dortigen Archipels vor. In den letzten Jahren ist in Folge der niedrigen Preise wenig exportirt worden.

Tamarinden.

Auch hiervon war der Export in den letzten Jahren bei den flauen Berichten aus Europa unbedeutend. Die Waare wird pro Pikul verkauft und es geht die Verpackung in Fässern und die Bereitung auf Kosten des Käufers. Die gute schwarze, fleischige, nicht zu weiche Qualität wird hauptsächlich in Soerabaja gefunden.

Stuhlrohr

kommt hauptsächlich von Sumatra nach Java; zum größten Theil wird es durch die dort ladenden Schiffer zur Garnirung benutzt. Die größten Zufuhren treffen in den Monaten März und April ein, zu welcher Zeit man auch am besten kauft. Die prima Sorten werden vorzugsweise, mitunter in ganzen Ladungen nach Amerika transportirt, während die geringeren Qualitäten beinahe ausschließlich nach Europa transportirt werden. Dahin ist auch die von Padang kommende Sorte zu rechnen, die gewöhnlich zu 5—6 Fl. zu haben ist, wenn eine andere 8—10 Fl. pro Pikul kostet. Die Gesammt-Ausfuhr mag in runder Summe 100,000 Pikuls betragen.

Der Export von Stuhlrohr im Jahre 1859 betrug:

	Pikul	
nach Holland	73,956	92
„ England	2,844	—
„ Frankreich	3,253	79
„ Schweden	45	—
„ Hamburg	100	—
„ Bremen	440	—
„ Amerika	11,891	—
„ dem Kap der guten Hoffnung	85	—
„ Bengalen	500	—
„ dem Golf von Persien	2	—
„ China	9,889	57
„ Manila	300	—
„ Japan	500	—
„ Australien	1,042	—
„ dem Archipel	533	90
	105,383	18

Der Exportzoll beträgt 15½ Cts. pro Pikul.

Thee.

Das Gouvernement hat mit einer Anzahl Privaten Kontrakte zur Lieferung von Thee abgeschlossen, und zwar unter recht günstigen Bedingungen für Letztere. Der Thee wird zu einem gewissen Preise ans Gouvernement geliefert und für dessen Rechnung durch die Niederländische Handelsmaatschappy nach Holland gebracht. Doch scheint das Gouvernement nicht Willens zu sein, die mit den Fabrikanten zu hohen Preisen geschlossenen Kontrakte bei der Erlöschung zu erneuern, so daß bald die Zeit kommen wird, wo dieser Artikel in die Hände des Privathandels übergehen wird, und dann ist auch zu erwarten, daß die Fabrikanten sich mehr darauf legen werden, die Qualität mehr und mehr dem Chinesischen Thee gleich zu machen, in welcher Beziehung ihnen bis jetzt durch die Gouvernementsvorschriften die Hände gebunden sind. Die Verarbeitung ist jetzt eine von der Chinesischen ganz verschiedene. Im Ganzen produzirt Java jährlich bei einer gewöhnlichen Durchschnitts-Ernte etwa 2 Mill. Pfd. Thee, wovon jedoch nur ein sehr kleiner Theil in Batavia zum Verkaufe kommt. Die Verpackung ist ganz wie beim Chinesischen Thee und zu Lasten des Verkäufers. Der Preis wird pro Amsterdamer Pfund berechnet. Der Export nach Holland ist zollfrei, nach anderen Ländern 4⅙ pCt. vom Werthe.

Zinn.

Was die Insel Banca davon produzirt, ist Eigenthum der Regierung und wird für deren Rechnung nach Holland, zuweilen auch etwas nach China zum Verkauf gesandt.

Auf der Insel Billiton sind auch Zinnbergwerke, die durch eine Aktiengesellschaft ausgebeutet werden, welche ihr Produkt zum größten Theil in Holland für eigene Rechnung verwerthen läßt. An der Spitze der Aktiengesellschaft in Billiton steht ein Mitglied des Königlichen Hauses.

Der Export von Banca im Jahre 1859 betrug:

	Pikul	
nach Holland	80,835	—
„ Frankreich	280	—
„ China	14	60
„ dem Archipel	16	30
	81,145	90

In Billiton werden jetzt schon jährlich 6—7000 Pikuls gewonnen. Die Qualität beider Sorten ist wenig verschieden, aber viel besser als das in Singapore an den Markt kommende „Straits“ Zinn.

Der Exportzoll nach Holland beträgt 2 Fl. 10 Kr. pCt. pro Pikul, nach anderen Ländern das Doppelte.

Muskatnüsse und Macis.

Was Java und Sumatra davon liefern, ist nicht sehr bedeutend und es hält daher stets schwer, auch nur einigermaßen ansehnliche Partien davon in kurzer Zeit dort zu bekommen. Was die Moluccen produziren, ist Gouvernements-Eigenthum, und wird durch die Holländische Handelsmaatschappy nach Europa gesandt.

Diese ausgezeichnete Qualität kommt gegen August oder September an den Markt in Holland. Die Qualität von Java und Sumatra ist wesentlich geringer. Die Muskatblüthe ist beim Pflücken roth, und wird später immer mehr gelb. Die Verpackung geschieht zu Lasten des Käufers in Kisten und Fässern von ½ bis 1 Pikul Inhalt. Damit sich die Nüsse besser halten, werden sie gewöhnlich vor der Versendung gekalkt.

Verkaufskondition. Man stipulirt für den Netto-Pikul den Preis.

Der Exportzoll auf Muskatnüsse nach Holland beträgt 9½ Fl. + 5 pCt. per Pikul, auf Macis 10 Fl. + 5 pCt., während dieselben nach anderen Ländern das Doppelte bezahlen.

Gewürznelken.

Auch von diesem Artikel kann gesagt werden, daß er beinahe ausschließlich ein Monopol der Regierung ist. Im Privathandel kommt er sehr wenig vor, am meisten noch in Padang, wovon jedoch nur wenig nach Europa, das Meiste nach China und Singapore und in den letzten

Jahren auch nach Japan exportirt wird. Im April 1861 betrug der Preis für Gewürznelken 34 à 35 Fl.

(Schluß folgt.)

Mittheilungen.

Gent, 26. Februar. Die Getreide-Ernte von 1861 wird in Belgien, namentlich in den beiden Flandern, für günstig und befriedigend erachtet. Diejenige von Weizen und Roggen schätzt man auf ¾ eines guten Jahres; obwohl die ersten Sorten an Güte nichts zu wünschen lassen, so ist doch das Gewicht sehr verschieden, beim Weizen abwechselnd von 72 bis 79 Kilogr. pr. Hektol. und beim Roggen 68 bis 74 Kilogr. Gerste und Hafer fallen ebenfalls an Gewicht sehr verschieden aus, erstere von 58 à 63 Kilogr. und letzterer von 44 à 52 Kilogr. pr. Hektol. Die Rübsaat-Ernte wird nur als eine halbe einer gewöhnlichen, aber an Qualität als ziemlich gut angenommen. Das Erzeugniß von Hülsenfrüchten, namentlich von Bohnen und Erbsen, auch von Viehfutter war allgemein nach Wunsch und von guter Gattung. Kartoffeln erntete man fast überall sehr reichlich ein, doch klagt man fast in allen Provinzen, namentlich in den beiden Flandern, über deren Beschaffenheit; ein großer Theil kann nur in einigen Industrien Anwendung finden. Die besten Gattungen und zwar in großer Menge werden vom Auslande zugeführt. Die heutigen Preise notirt man in Francs und Cents pr. Hektol. für Weizen 23½ à 28 Fr., Roggen 16 à 17¼ Fr., Gerste 13½ à 14 Fr., Hafer 9 à 10½ Fr., Kartoffeln pr. 100 Kil. 9½ à 13 Fr. Was die für beide Flandern so wichtige Flachs-Ernte betrifft, so wurde bei weitem mehr gesäet wie in dem vorhergehenden Jahre, die Pflanze kam auch gut auf, stand üppig und versprach in allen Distrikten eine große und reiche Ernte. Im Monate Juni wurde jedoch der größte Theil durch heftigen anhaltenden Regen niedergelegt und die Landleute waren gezwungen, den Flachs vor der Reife zu ziehen, um ihn nicht auf den Feldern faulen zu lassen. Obgleich nun die Röste und Bleiche durch gutes Wetter begünstigt wurden, so ist doch der größte Theil des Flachses, wenn auch lang und stark, doch sehr mager, dürre und von geringer Qualität. — Bei Eröffnung der Einkaufsperiode waren die Preise auf den verschiedenen Märkten fest und stellten sich in Francs und Cents pr. Kilogr.: in Courtrai 1 Fr. 75 C. à 4 Fr. 50 C., in Lokeren 1 Fr. 60 C. à 2 Fr. 70 C., in Snicolas 1 Fr. 57 C. à 2 Fr. 25 C., in Mecheln 1 Fr. 45 C. à 2 Fr. 25 C., in Gent 1 Fr. 40 C. à 1 Fr. 92 C., in Bruges 1 Fr. 40 C. à 1 Fr. 85 C. In Folge großer Zufuhren von geringem Flachs wichen bald die Preise, während die feineren seltenen Sorten in die Höhe gingen, nämlich in Courtrai 1 Fr. 70 C. à 5 Fr., in Lokeren 1 Fr. 47 C. à 2 Fr. 90 C., in Snicolas 1 Fr. 44 C. à 2 Fr. 40 C., in Mecheln 1 Fr. 38 C. à 2 Fr. 35 C., in Gent 1 Fr. 28 C. à 2 Fr., in Bruges 1 Fr. 28 C. à 1 Fr. 92 C.

London, 26. Februar. Die Ergebnisse des Britischen Exporthandels im Jahre 1861, über welchen die amtlichen Nachweisungen jetzt vorliegen, lassen den Einfluß der außergewöhnlichen Vorgänge erkennen, durch welche das verflossene Jahr sich karakterisirt, und als welche namentlich die Krisis der Baumwollen-Industrie, die Ausdehnung des Prohibitivsystems in den Vereinigten Staaten und das weitere Fortschreiten der liberalen Handelspolitik in Frankreich hervorzuheben sind. Der Verkehr mit den Kolonien war durch eine stetige Haltung ausgezeichnet; dieselben figuriren unter dem Gesammtwerthe der Ausfuhr des Vereinigten Königreichs mit mehr als einem Drittel. Nordamerika, das bisher die zweite Stelle in dem Verzeichnisse der Bestimmungsländer einnahm, ist auf den vierten Platz herabgerückt; die Ausfuhr dorthin überragt nur wenig die nach Frankreich, dessen Verbrauch an Britischen Erzeugnissen noch im Jahre 1859 sich kaum auf ein Fünftel der Bezüge der Vereinigten Staaten belief. Der Deutsche Zollverein mit seinen Vorhäfen ist jetzt der wichtigste Abnehmer Großbritanniens — demnächst kommen die Südamerikanischen Staaten, unter denen vor allen Brasilien durch einen raschen Aufschwung sich bemerklich macht; seine Einfuhr aus England hat in 1861 mehr als die Hälfte der Ziffer betragen, welche auf Nordamerika entfällt. Nächst Frankreich ist unter den Europäischen Ländern Italien dasjenige, welches die größte relative Zunahme zeigt; weiter folgen Preußen, Holland, Spanien, Portugal, Belgien, Dänemark und Schweden. Die Totalziffer der Ausfuhr stellt sich nach den deklarirten Werthen auf 125,115,133 Pfd. Strl., d. h. 8 pCt. weniger als im Vorjahre, wo sie 135,891,227 Pfd. Strl. betrug. Die Betheiligung der wichtigeren Bestimmungsländer an diesen Beträgen erhellt aus folgender Zusammenstellung:

	Werth der Ausfuhr 1860	1861
	Pfd. Strl.	Pfd. Strl.
Britische Kolonien und Besitzungen	43,664,835	42,260,970
Zollverein, Hansestädte, Mecklenburg	13,491,513	12,937,273
Südamerika	11,444,888	10,490,574
darunter Brasilien	4,446,776	4,558,067
Vereinigte Staaten	21,667,065	9,058,326
Frankreich	5,249,980	8,896,282
Niederlande	6,114,862	6,439,098
Italien	4,514,287	5,780,980
China	2,872,045	3,114,157
Spanien nebst den Kanarischen Inseln	2,602,657	3,060,122
Rußland	3,269,079	3,045,902
Türkei	4,408,910	2,988,443
Egypten	2,479,737	2,278,799
Westindien, fremde Kolonien	2,257,194	2,167,178
Portugal und Azoren	1,846,540	2,135,365
Belgien	1,610,144	1,926,965
Schweden und Norwegen	1,044,717	1,096,405
Java	1,413,624	1,091,584
Oesterreich	993,669	968,416
Dänemark und Island	731,162	913,818

San Miguel de Salvador, 11. Februar. Die Handelsverhältnisse aller mittelamerikanischen Staaten leiden sehr durch den Krieg in Nordamerika; und namentlich würde Salvador noch stärker gelitten haben, wenn nicht die hohen Preise seines Hauptstapelproduktes, des Indigos, in Europa dem wankenden Handelsstande zu Hülfe gekommen wären. Man rechnet etwa 10,000 Suronen (à 150 Pfd.), welche in 1861 gewonnen sind und die ein Kapital von fast 2 Millionen Dollar für den hiesigen Staat ausmachen.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 11. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 14. März 1862.

Gesetzgebung.

Enthebung der im Grenzbezirke gegen den Deutschen Zollverein sich befindenden Baumwollspinnereien von der Kontrole des Bezuges der rohen Baumwolle und von der Verpflichtung zur Führung amtlich vorbereiteter Verkaufstagebücher in Oesterreich.

(V. Bl. des Oesterr. Fin. Min. Nr. 9.)

Die Anordnung des Erlasses vom 28. Juli 1860, mit welchem die Aufhebung der Kontrole des Bezuges der rohen Baumwolle für die Maschinen-Garnspinnereien des inneren Zollgebietes ausgesprochen, dann jene des Erlasses vom 24. Dezember 1860, mit welchem die im inneren Zollgebiete bestehenden Baumwollspinnereien und Rothgarnfärbereien von der Verpflichtung zur Führung amtlich vorbereiteter Verkaufstagebücher enthoben wurden, haben nunmehr mit Rücksicht auf den Erlaß vom 11. Dezember 1861 auch für die im Grenzbezirke gegen den Deutschen Zollverein gelegenen Baumwollspinnereien zu gelten.

Vorstehende Bestimmungen haben sogleich in Wirksamkeit zu treten.

Wien, den 22. Februar 1862.

Hafenabgaben in New-Castle.

(Moniteur universel No. 272.)

Die Tyne-Kommissarien haben an Stelle der älteren Flußabgaben neue eingeführt, welche nach Maßgabe des folgenden Reglements vom 1. September 1861 zur Anwendung kommen.

Abgaben von Schiffen.

Jedes beladene Schiff, welches aus irgend einem Hafen des Vereinigten Königreiches, der Insel Man oder aus dem Theile des Europäischen Kontinents zwischen der Elbe und Brest kommt oder dahin bestimmt ist, unterliegt pro Meßtonne einer Abgabe von 1 Pce.

Jedes beladene Schiff, welches aus irgend einem andern Hafen ankommt oder dahin bestimmt ist, unterliegt einer Abgabe von 2 Pce. pro Meßtonne.

Abgabe von Waaren.

Alle aus irgend einem Hafen des Vereinigten Königreichs eingeführten oder mit irgend welcher Bestimmung ausgeführten Waaren (mit Ausnahme der Steinkohlen, des Koaks und der Wetzsteine) unterliegen folgenden Abgaben:

Verschiedene Waaren.

Ale, Porter pro Tonne von 252 Gallons	4 Pce.
Flaschen pro Tonne von 10 Groß	2 »
Mauersteine pro 1000 Stück	1 »
Spirituosen pro Tonne von 2 Puncheon oder 4 Oxhoft (der Puncheon zu 84 Gallons)	4 »
Wein pro Tonne zu 2 Pipen oder 4 Oxhoft (die Pipe zu 126 Gallons)	[1]
Spießglanz	
Kupfer und metallisches Kupfer	
Blei und Mennige	
Stahl, Messing, Zink	
Maschinen	
Leinen, Baumwolle und Wolle, Gegenstände von Baumwolle und Wolle	
Hanf und Flachs	
Leder und Häute	
Schweinefleisch und gesalzenes Fleisch	4 »
Butter, Käse	
Talg, Oel, Talglichte	
Cichorien, Kaffee, Kakao, trockene Früchte, Konserven, Thee, Zucker, Melasse	
Kork	
Papier	
Punktur	
Bleiweiß	
Tauwerk	
Früchte, Heu, Theer, Pinien, gesalzene Fische, Pech, Harz, Reis	[2]
Gelber Ocker, Kartoffeln, Schwefelkupfer, venetianisch Roth	2 »

[1] Der Satz ist nicht angegeben. Anm. d. Red.
[2] Der Satz ist nicht angegeben. Anm. d. Red.

Mohrrüben, Kalk, Cement, Gips, Lehm, Ruß, Kalksteine, Schwefeleisen, Rüben, Salz	1 Pce.
Chemische Fabrikate pro Tonne.	
Ammoniaksalze, doppeltchromsaure Pottasche, Magnesia, blausaures Kali, schwefelsaures Kupfer, schwefligsaure und unterschwefligsaure Soda, essigsaures Blei	4 »
Alkalien, Arsenik, Chlorkalk und doppeltkohlensaures Natrum	3 »
Alaun, Epsomsalz, überphosphorsaurer Kalk und künstlicher Dünger	2 »
Kupferwasser, krystallisirte Soda und schwefelsaure Soda ..	— »
Getreide, Hülsenfrüchte &c.	
Weizen und anderes Getreide pro Tonne von 5 Quarters.	3 »
Bohnen, Malz und Mehl	3 »
Eisen pro Tonne.	
Roheisen	1 »
Gußeisenwaaren, Eisen in Stangen, Eisenbahnschienen und Blech	3 »
Geschmiedetes Eisen	4 »
Vieh pro Stück.	
Pferde	6 »
Hornvieh und Ponis	3 »
Kälber, Schweine, Schaafe und Lämmer	1 »
Schiffe.	
Auf der Tyne gebaute Schiffe pro Tonne nach der Vermessung	4 »
Auf der Tyne gebaute Dampfschiffe pro Tonne der Vermessung	8 »
Maschinen für letztere	4 »
Nicht namentlich aufgeführte Waaren.	
Alle vorstehend nicht besonders genannten Waaren zahlen einen Werthzoll nach der Tonne (Steinkohlen, Koaks, Wetzsteine, Kreide, Bauschutt, Sand und Steine ausgenommen) und zwar:	
1) wenn der Werth der Waare nicht über 5 Pfd. Sterl. beträgt, pro Tonne	1 »
2) wenn der Werth über 5 und nicht über 10 Pfd. Sterl. beträgt, pro Tonne	2 »
3) wenn der Werth über 10 Pfd. Sterl. und weniger als 15 Pfd. Sterl. beträgt, pro Tonne	3 »
4) über 15 Pfd. Sterl., pro Tonne	4 »

Bemerkungen.

Die Tonne wird zu 20 Englischen Centnern oder nach der Wahl der Kommissarien zu 4 Kubikfuß Rauminhalt angenommen.

Ueberschießende Tonnentheile werden für voll gerechnet.

Ballast. Vom 1. September ab wird die Abgabe vom Ballast ebenfalls auf 1 Schill. pro Tonne herabgesetzt.

Abgeschaffte Abgaben. Abgeschafft sind die unter der Benennung ship and boat-due, ballast office dues und groundage and plankage-dues bisher erhobenen Abgaben.

Anmerkung. Frei von den in dem vorstehenden Reglement aufgeführten Abgaben sind die folgenden Waaren, wenn sie von der Englischen Küste eingehen und den Bollwerks- und städtischen Abgaben unterliegen: Getreide, Mehl, Mahagoni-, Rosen- und anderes Holz für die Kunsttischlerei, Dachziegel, Schiefer, Schottisches Bauholz, Planken und Balken zur Grubenverzimmerung, Wetzsteine und Weißblech.

Dampfboote, welche zum Schleppen oder zum Personen- und Waarentransport auf der Tyne verwendet werden, sind ohne Unterschied einer jährlichen Abgabe von 7 Schill. 6 Pce. pro Pferdekraft unterworfen.

Die neuen Salzzölle in Rußland.

Die Nr. 38 der »Rigaischen Handelszeitung« enthält in Bezug auf die S. 183 d. Bd. mitgetheilte Verordnung den nachstehenden Artikel:

In Rußland wie in vielen anderen Ländern unterliegt Salz einer Konsumtionssteuer zum Besten der Staatsrevenüen. Für das vom Auslande importirte Salz wird sie als Eingangszoll erhoben. Dieser Eingangszoll ist nach der Oertlichkeit sehr verschiedenartig festgestellt und häufig verändert worden. Was das uns zunächst interessirende über die Ostsee mit ausländischem Salz zu versorgende Gebiet betrifft, so galten in den letzten Jahren folgende Einfuhrzölle per Pud:

In den Häfen des St. Petersburger Gouvernements.....	40 Kop.
» Narva	29 »
» Reval..	19 »
» Pernau für einen Import bis 235,000 Pud	19 »
» Arensburg » » » 60,000 »	
» Kunda, Hapsal, Werder desgl. jede bis 50,000 »	
» Riga, Windau, Libau..................................	29 »
» den Zollämtern an der Preußischen Grenze..........	32 »

Hierzu kam noch seit dem Jahre 1858 überall eine Zulage von 5 pCt. des Zollbetrages.

Gegenwärtig sind diese Zollsätze zum Theil verändert und werden mit Hinzurechnung einer weiteren Zulage von 5 pCt. wie folgt sich herausstellen:

In den Häfen des St. Petersburger Gouvernements, Zoll 35 Kop., Zulage 10 pCt., zusammen............	38½ Kop.
» Narva, desgleichen..................................	38½ »
» Reval, der alte Zoll 19 Kop., Zulage 10 pCt.....	20$\frac{9}{10}$ »
» Pernau, Arensburg, Kunda, Hapsal und Werder mit Beibehaltung der quantitativen Beschränkung desgl.	20$\frac{9}{10}$ »
» Riga, Windau, Libau, Zoll 35 Kop., Zulage 10 pCt., zusammen..	38½ »
» den Zollämtern an der Preußischen Grenze, desgl...	38½ »

Die Besteuerung und namentlich die hohe Besteuerung eines für die Massen so unentbehrlichen Lebensbedürfnisses, wie Salz, läßt sich vom nationalökonomischen Gesichtspunkte schwer vertreten, man muß indessen den finanziellen Erfordernissen des Staats eine nothwendige Berechtigung einräumen, und es ist nicht zu leugnen, daß die Salzsteuer eine Abgabenform ist, welche vor vielen anderen ihre verschiedenen Vorzüge hat. Bei der Feststellung des Salzzolles kommt es aber neben dem finanziellen Zwecke doch insbesondere auch auf eine Berücksichtigung und Schonung der wirthschaftlichen Volksinteressen an. Wir wagen nicht die Behauptung auszusprechen, daß diese Aufgabe im vorliegenden Falle nach allen Richtungen hin eine glückliche Lösung gefunden hat. Die Herabsetzung des Salzzolles in St. Petersburg ist jedenfalls erfreulich, sie kommt den Konsumenten zu gut, ist weit davon entfernt, irgend welche volks-

wirthschaftliche Interessen zu verletzen, und der finanzielle Zweck wird dabei um so weniger leiden, als der Erlaß sich ohne Zweifel bald durch eine entsprechende Vermehrung des Imports ausgleichen wird. Ganz anders verhält es sich mit der Erhöhung des Salzzolles in Narva, Riga, Windau, Libau, während einerseits Reval zu einem um die Hälfte niedrigeren Zollsatze unbeschränkt importiren kann, und andererseits an der schwer zu überwachenden Landgrenze durch die Zollerhöhung in Libau und Riga eine nur noch größere Versuchung zur Umgehung der Steuer geweckt wird. Unter solchen Umständen wird die Maßregel nicht nur die wirthschaftlichen Interessen des Landes wesentlich benachtheiligen, sondern auch den finanziellen Zweck verfehlen. Es würde dadurch wohl eine Verminderung, aber keineswegs eine Vermehrung der Intraden in Aussicht gestellt. Vermöge der ihnen gleichzeitig gebotenen mächtigen Konkurrenz werden nämlich die hoch besteuerten Häfen unvermeidlich in ihrem seitherigen Importquantum bedeutend zurückgehen. Dieser Ausfall wird zwar durch desto größere Zufuhren über Reval und über die Landgrenze im Quantum, nicht aber in den Zolleinkünften aufgewogen werden. In volkswirthschaftlicher Beziehung wiederum resultirt aus einer so großen Ungleichheit in der Besteuerung an den verschiedenen Importations- und Stapelplätzen eine Durchkreuzung und Verschiebung ihrer natürlichen Absatzgebiete.

Es werden dadurch also auch künstlicherweise für vermehrtes Fuhr- und Transportwesen Mittel und Kräfte in Anspruch genommen und absorbirt, welche zu größerem Nutzen für das Nationalvermögen der Produktion hätten zugewendet bleiben können. Es entspringt hieraus ferner der bemerkenswerthe Nachtheil, daß der Handelsstand jeden sicheren Anhalt in der Abschätzung des für die Konsumtion erforderlichen Salzquantums verliert, daß es also dem Zufall anheimfällt, ob sich an den Stapelplätzen, die zu einer billigen und geregelten Volksversorgung nöthigen Vorräthe bilden werden oder nicht, und daß sich unter solchen Umständen von Zeit zu Zeit Theuerung, wo nicht Mangel einstellen können. Die Lähmung des Salzgeschäfts in Riga und Libau wird endlich auch auf die Entwickelung der dortigen Schiffsrhedereien hemmend einwirken, deren beste Stütze sich aus den immer gesicherten Rückfrachten mit Salz ergab.

Statistik.

Ertrag und Vertheilung der gemeinschaftlichen Uebergangs-Abgabe von Bier in den hierzu verbundenen Zollvereinsstaaten für das Jahr 1861 [1]).

(Nach der provisorischen Abrechnung.)

Vereinsstaaten.	Bevölkerung, einschließlich in den gegen Aversa ꝛc. beigetretenen Gebietstheilen. Köpfe.	Betrag der zu vertheilenden Brutto-Einnahme nach Einrechnung der Defekte und nach Abzug der Vergütungen aus Veranlassung der Registerrevision ꝛc. Volle Thaler.	Antheil nach dem Bevölkerungs-Verhältnisse. Rthlr.	Nach Abzug von 3 pCt. Erhebungskosten sind herauszuzahlen. Rthlr.	Nach Abzug von 3 pCt. Erhebungskosten sind zu empfangen. Rthlr.
1. Preußen	18,050,127	10,000 [2]) 14 10,014	53,686	.	42,362
Außerdem: Luxemburg	192,196	140	572	.	419
2. Sachsen	2,122,148	49,593	6,312	41,983	.
3. Thüringen	1,043,771	4,431	3,105	1,286	.
4. Braunschweig	242,482	218	721	.	488
Zusammen	21,650,724	64,396	64,396	43,269	43,269

[1]) Die Resultate des Vorjahres s. Seite 293 Jahrg. 1861 Bd. I. d. Bl.

[2]) Außerdem in den Anhaltischen Herzogthümern.

Einnahmen des Zollvereins an Zollgefällen und Vertheilung derselben im Jahre 1861.

Wie aus der in Nr. 11 des vorigen Jahrgangs d. Bl. (Bd. I. S. 257) mitgetheilten provisorischen Abrechnung für 1860 sich ergiebt, hatte der Zollverein in jenem Jahre:

an Eingangsabgaben	23,484,872	Rthlr.,
an Aus- und Durchgangsabgaben	499,397	„
zusammen	23,984,269	Rthlr.

eingenommen. Dagegen stellt sich die Brutto-Einnahme des letztverflossenen Jahres nach der provisorischen Abrechnung für 1861, welche hier im Auszuge wiedergegeben ist, auf folgende Beträge:

an Eingangsabgaben	24,745,995	Rthlr.,
an Aus- und Durchgangsabgaben	157,716	„
zusammen	24,903,711	Rthlr.

Im Vergleich mit dem Vorjahre hat also der Rohertrag der Eingangsabgaben um 1,261,123 Rthlr. zu-, der Aus- und Durchgangsabgaben um 341,681 Rthlr. ab-, und der gemeinschaftlichen Zollgefälle überhaupt um 919,442 Rthlr. zugenommen.

I. Eingangsabgaben.

Vereinsstaaten.	Bevölkerung mit Einschluß der auf Aversa zugetretenen Gebietstheile. Kopfzahl.	Gesammtbetrag der gemeinschaftlichen Brutto-Einnahme in vollen Rthlrn.	Davon gehen ab: die Kosten der Zollerhebung und des Zollschutzes an den Außengrenzen und die sonstigen Ausgaben in vollen Rthlrn.	Es bleiben also zur gemeinschaftlichen Theilung zu stellen in vollen Rthlrn.	Davon fallen nach dem vereinbarten Vertheilungsmodus auf jeden Staat in vollen Rthlrn.	Es sind hiernach herauszuzahlen. Rthlr.	Es sind hiernach zu empfangen. Rthlr.
1. Preußen	18,107,274	14,235,343	1,133,386	13,083,503	11,072,219	2,011,284	.
Außerdem:			18,454				
Luxemburg	192,196	128,196	107,167	21,029	117,524	.	96,495
2. Bayern	4,621,279	1,329,498	363,197	966,157	2,825,816	.	1,859,659
			144				
3. Sachsen	2,122,148	2,605,151	150,275	2,454,876	1,297,649	1,157,227	.
4. Hannover	1,865,042	2,174,116	518,271	1,649,887	2,236,073	.	586,186
			5,958				
5. Württemberg	1,690,898	482,070	20,870	461,201	1,033,948	.	572,747
6. Baden	1,334,052	1,058,038	332,081	711,004	815,745	.	104,741
			14,952				
7. Kurf. Hessen	699,745	352,041	12,164	339,877	427,879	.	88,002
8. Großh. Hessen	862,239	505,843	9,355	495,671	527,241	.	31,570
			817				
9. Thüringen	1,043,771	337,581	.	337,581	638,244	.	300,663
10. Braunschweig	249,771	272,443	21,890	250,553	152,730	97,823	.
11. Oldenburg	236,562	260,693	113,528	147,006	283,624	.	136,618
			159				
12. Nassau	435,777	94,772	2,180	92,592	266,469	.	173,877
		23,835,785	43,009				
13. Frankfurt a. M.	.	910,210	2,867,857	684,224	.	684,224	.
			182,977				
Zusammen	33,460,754	24,745,995	3,050,834	21,695,161	21,695,161	3,950,558	3,950,558

II. Aus- und Durchgangs-Abgaben des östlichen Verbandes.

Vereinsstaaten.	Bevölkerung mit Einschluß der auf Aversa zugetretenen Gebietstheile. Kopfzahl.	Brutto-Einnahme im Jahre 1861. Ausgangs-Abgabe	Durchgangs-Abgabe (in vollen Thalern.)	Nach Einrechnung der eingezogenen Registerdefekte und nach Abzug der Rückvergütungen ꝛc. beträgt die gemeinschaftliche Brutto-Einnahme in vollen Thalern.	Hiervon ab das Aequivalent Preußens, für die, unter dem Transitzoll mitbegriffenen Wasserzölle und Schifffahrts-Abgaben auf der Oder, Weichsel und Memel ꝛc. Rthlr.	Es bleiben also zur gemeinschaftlichen Theilung zu stellen. Rthlr.	Davon fallen nach dem Verhältnisse der Bevölkerung auf jeden Staat. Rthlr.	Es sind hiernach herauszuzahlen. Rthlr.	zu empfangen. Rthlr.
1. Preußen (östliche Provinzen)	13,156,877	27,261	9,026	36,142	4,451	31,691	44,677	.	12,986
2. Sachsen	2,122,148	12,646	11,620	24,187	.	24,187	7,206	16,981	.
3. Thüringen	1,043,771	40	37	77	.	77	3,545	.	3,468
4. Braunschweig (ohne die Kreis-Direktions-Bezirke Holzminden und Gandersheim, sowie das Amt Thedinghausen)	162,937	.	25	26	.	26	553	.	527
Zusammen	16,485,733	39,947	20,708	60,432	4,451	55,981	55,981	16,981	16,981

III. Aus- und Durchgangsabgaben des westlichen Verbandes.

Vereinsstaaten.	Bevölkerung mit Einschluß der auf Aversa zugetretenen Gebietstheile. Kopfzahl.	Brutto-Einnahme im Jahre 1861. Ausgangs-Abgabe	Durchgangs-Abgabe (in vollen Thalern.)	Nach Einrechnung der eingezogenen Registerdefekte und nach Abzug der Rückvergütungen ꝛc. beträgt die gemeinschaftliche Brutto-Einnahme in vollen Thalern.	Davon fallen nach dem vereinbarten Vertheilungsmodus auf jeden Staat. Rthlr.	Es sind hiernach herauszuzahlen. Rthlr.	zu empfangen. Rthlr.
1. Preußen (westliche Provinzen)	4,950,397	33,624	3,361	36,833	26,525	10,308	.
Außerdem: Luxemburg	192,196	2,537	137	2,681	1,030	1,651	.
2. Bayern	4,621,279	12,109	1,674	13,194	24,762	.	11,568
3. Hannover	1,865,042	4,445	3,112	7,427	19,560	.	12,133
4. Württemberg	1,690,898	1,181	144	1,319	9,060	.	7,741
5. Baden	1,334,052	14,615	1,638	16,237	7,148	9,089	.
6. Kurf. Hessen	699,745	179	1	180	3,749	.	3,569
7. Großh. Hessen	862,239	1,543	293	1,831	4,620	.	2,789
8. Braunschweig (mit den Kreis-Direktions-Bezirken Holzminden und Gandersheim, sowie dem Amte Thedinghausen)	86,834	.	.	.	465	.	465
9. Oldenburg	236,562	130	.	130	2,481	.	2,351
10. Nassau	435,777	268	.	267	2,335	.	2,068
				80,099			
11. Frankfurt a. M.	.	21,533	101	21,636	.	21,636	.
Zusammen	16,975,021	92,164	10,461	101,735	101,735	42,684	42,684

IV. Zusammenstellung der Abrechnungs-Resultate.

Nach dem Obigen hat überhaupt jeder Vereinsstaat

	herauszuzahlen. Rthlr.	zu empfangen. Rthlr.
1. Preußen	2,008,606	—
Außerdem: Luxemburg	—	94,844
2. Bayern	—	1,871,227
3. Sachsen	1,174,208	—

	herauszuzahlen. Rthlr.	zu empfangen. Rthlr.
4. Hannover	—	398,319
5. Württemberg	—	580,488
6. Baden	—	95,652
7. Kurf. Hessen	—	91,571
8. Großh. Hessen	—	34,359
9. Thüringen	—	304,131
10. Braunschweig	96,831	—
11. Oldenburg	—	138,969
12. Nassau	—	175,945
13. Frankfurt a. M.	705,860	—
Zusammen	3,985,505	3,985,505

Ertrag und Vertheilung der gemeinschaftlichen Uebergangsabgabe von Wein und Most, Tabaksblättern und Tabaksfabrikaten in den hierzu verbundenen Zollvereinsstaaten für das Jahr 1861.

(Nach der provisorischen Abrechnung.)

Vereinsstaaten.	Bevölkerung, einschließlich der gegen Aversa rc. zugetretenen Gebietstheilen.	Brutto-Einnahme an Uebergangsabgabe									Nach Hinzurechnung der Defekte aus der Registerrevision und nach Abzug der Vergütungen, Rückzahlungen rc. bleiben zur Vertheilung in vollen Thalern.	Nach dem Verhältniß der Bevölkerung und mit Berücksichtigung des an Kurhessen bewilligten jährlichen Aversums von 1000 Rthlrn. stellt sich der Antheil der einzelnen Staaten auf die Summe von	Nach Abzug von 3 pCt. Erhebungskosten sind	
		von Wein und Most.			von Tabaksblättern und Fabrikaten.			Summa.					heraus-zu-zahlen.	zu empfangen.
	Kopfzahl.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
1. Königreich Preußen	18,035,805	132342	20	5	49809	—	8	182164	23	7	181,825	237,519	—	53,333
		[1]) 13	2	6							[2]) 712			
											182,537			
Außerdem: Großherzogthum Luxemburg	192,196	269	25	6	2963	9	—	3233	4	6	3,228	2,531	676	—
2. Königreich Sachsen	2,122,148	58528	8	—	11910	14	6	70438	22	6	70,389	27,562	41,542	—
3. Königreich Hannover	1,865,042	9298	7	8	3216	28	6	12515	26	2	12,531	45,908	—	32,376
		[1]) .	20	—										
4. Kurfürstenthum Hessen	698,802	40393	25	6	8053	—	—	48526	8	6	48,421	10,203	37,072	—
		[1]) 79	13	—										
5. Thüringen	1,043,771	19726	1	9	5789	7	9	25515	9	6	25,515	13,557	11,599	—
6. Herzogthum Braunschweig	249,771	2418	7	6	342	29	6	2761	7	—	2,759	3,244	—	470
7. Herzogthum Oldenburg	236,562	954	4	6	50	1	9	1004	6	3	967	5,823	—	4,710
Summa	24,444,097	264024	16	4	82135	1	8	346159	18	—	346,347	346,347	90,889	90,889
Gegen in 1860	—	277155	10	11	72560	2	4	349715	13	3	350,196	350,196	—	—
Ab: die Bevölkerung von Hannover und Oldenburg zu 3. und 7.	2,101,604													
Bleiben für die Theilung der übrigen Vereinsstaaten	22,342,493													

Antheil-Berechnung für Hannover und Oldenburg.

Die Einnahme beträgt überhaupt 346,347 Rthlr.

Nach dem Verhältnisse der Bevölkerung berechnet sich der einfache Antheil für	Hannover.	Oldenburg.
auf	26,426 Rthlr.	3,352 Rthlr.
dazu treten noch ¾ Theile	19,820 „	2,514 „
macht zusammen	46,246 Rthlr.	5,866 Rthlr.
	52,112 Rthlr.	

Für die Theilung unter die übrigen Vereinsstaaten bleiben hiernach noch 294,235 Rthlr.

[1]) Außerdem freigeschriebene Gefälle.
[2]) Außerdem in den Anhaltischen Herzogthümern.

Ertrag und Vertheilung der gemeinschaftlichen Branntweinsteuer und Uebergangsabgabe von Branntwein in den hierzu verbundenen Zollvereinsstaaten für das Jahr 1861.

(Nach der provisorischen Abrechnung.)

Vereinsstaaten.	Bevölkerung.	Brutto-Einnahme: an Branntweinsteuer.			an Uebergangsabgabe von Branntwein.			Summa.			Nach Hinzurechnung der Registerdefekte und nach Abzug der Vergütungen, Rückzahlungen, Bonifikationen für exportirten Branntwein rc. stellt sich die zu vertheilende Einnahme in vollen Thalern auf	Der vertragsmäßige Antheil beträgt	Es sind mithin herauszuzahlen.	zu empfangen.
	Köpfe.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
I. Königreich Preußen	17,551,870													
Dazu die mit Preußen im engern Vereine stehenden Länder und Gebietstheile, und zwar: a) die unten aufgeführten, aus welchen die Einnahme in Preußische Kassen fließt	218,932	8,705,436	3	6	6507	23	11	8,711,943	27	5	7,313,895	6,911,386	402,509	.
	17,770,802													
b) diejenigen, in welchen die Landesregierung die Branntweinsteuer selbst erhebt:														
1. das Herzogthum Anhalt-Bernburg	56,031	32,275	.	.	.	.	.	32,275	.	.	32,280	21,792	10,488	.
2. das Herzogthum Anhalt-Dessau-Köthen	119,515	102,425	21	6	.	.	.	102,425	21	6	101,554	46,482	55,072	.
3. die Großherzoglich Sächsischen Aemter Allstedt und Oldisleben	9,012	11,461	9	.	.	.	.	11,461	9	.	11,461	3,505	7,956	.
4. das Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Amt Volkenrode	2,859	437	24	.	.	.	.	437	24	.	438	1,111	.	673
5. die Fürstlich Schwarzburg-Sondershausensche Unterherrschaft	36,069	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14,027	.	14,027
6. die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstadtsche Unterherrschaft	15,501	4,854	15	.	.	.	.	4,854	15	.	4,854	6,029	.	1,175
7. das Fürstenthum Birkenfeld	35,486	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	13,801	.	13,801
8. die Grafschaft Schaumburg	35,715	3,186	.	.	50	22	6	3,236	22	6	3,237	13,890	.	10,658
Summa I.	18,080,990	8,860,076	13	.	6558	16	5	8,866,634	29	5	7,467,719	7,032,023	476,025	40,329
													435,696	
II. Königreich Sachsen	2,122,148	673,469	13	4	777	23	6	674,247	6	10	569,854	681,201	.	111,347
III. Thüringischer Verein	1,043,771	82,279	12	.	438	3	6	82,717	15	6	74,146	398,495	.	324,349
Zusammen	21,246,909	9,615,825	8	4	7774	13	5	9,623,599	21	9	8,111,719	8,111,719	435,696	435,696
Gegen in 1860	21,249,163	9,631.551	11	10	7606	18	6	9,639,158	.	4	8,064,158	8,064,158	377,942	377,942

Bemerkungen.

1. Die zu I. bei Preußen auf Grund der Zählung von 1858 in der zweiten Spalte in Ansatz gekommene Bevölkerung ist in der Beilage zu der Abrechnung für das 1. Semester 1859 nachgewiesen. Davon sind jedoch wegen der im Monat März 1860 erfolgten Mitbelegung der Bundesfestung Rastatt mit Preußischen Truppen in Abzug gebracht 2254 Köpfe.

2. Von der zu I. a. bei Preußen aufgeführten Bevölkerung derjenigen fremdherrlichen Gebiete, aus welchen die Branntweinsteuer in Preußische Kassen fließt, treffen

a) auf die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Ortschaften Rossow, Netzeband und Schöneberg .... 890 Köpfe,
b) auf die Fürstlich Lippeschen Ortschaften Lipperode, Cappel und Grävenhagen .... 931 „
c) auf das Landgräflich Hessen-Homburgsche Oberamt Meisenheim .... 13,629 „
d) auf das Fürstenthum Waldeck .... 50,905 „
e) auf die Königlich Hannoversche Grafschaft Hohenstein und das Amt Elbingerode .... 14,322 „
f) auf das Herzoglich Braunschweigsche Fürstenthum Blankenburg, das Stiftsamt Walkenried und das Amt Calvörde 26,455 „
g) auf das Fürstenthum Lippe .... 105,155 „
und h) auf das Fürstenthum Pyrmont .... 6,645 „

Zusammen..... 218,932 Köpfe.

3. Die Bevölkerung der Grafschaft Schaumburg ist zu I. 8., ausschließlich der Zahl der Einwohner in dem ausgeschlossenen Distrikt Schöttlingen sammt den Eichhöfen und dem Hofe Eichenbruch, zum Ansatz gekommen.

Einnahmen des Zollvereins aus der Rübenzuckersteuer und Vertheilung derselben in der Zeit vom 1. September bis 31. Dezember 1861.

(Nach der provisorischen Abrechnung.)

Vereinsstaaten.	Zahl der aktiven Rübenzuckerfabriken.	Bevölkerung nach der Zoll-Abrechnung für das Jahr 1861.	An frischen Rüben sind vom 1. September bis Ende Dezember 1861 verarbeitet.		Betrag der Rübenzuckersteuer nach Abzug der Verwaltungskosten in vollen Thalern.	Antheil jedes Vereinsstaates nach dem Bevölkerungsverhältnisse.	Es sind daher herauszuzahlen.	Es sind daher zu empfangen.
		Kopfantheile.	Ctr.	Pfd.		Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
1. Preußen	215	18,107,274	18,001,604	.	4,405,161	2,579,353	1,825,808	.
Außerdem:								
Luxemburg	.	192,196	.	.	.	27,378	.	27,378
2. Bayern	6	4,621,279	172,823	.	41,208	658,294	.	617,086
3. Sachsen	1	2,122,148	55,580	.	13,218	302,297	.	289,079
4. Hannover	2	1,865,042	166,846	.	40,835	372,509	.	331,674
5. Württemberg	6	1,690,898	357,471	.	86,854	240,866	.	154,012
6. Baden	1	1,334,052	271,673	.	48,739	190,034	.	141,295
7. Kurfürstenthum Hessen	.	699,745	.	.	.	99,677	.	99,677
8. Großherzogthum Hessen	.	862,239	.	.	.	122,825	.	122,825
9. Thüringen	2	1,043,771	110,656	50	27,006	148,683	.	121,677
10. Braunschweig	14	249,771	1,098,184	44	268,202	35,579	232,623	.
11. Oldenburg	.	236,562	.	.	.	47,248	.	47,248
12. Nassau	.	435,777	.	.	.	62,075	.	62,075
13. Frankfurt a. M.	.	311,726	.	.	.	44,405	.	44,405
Zusammen.....	247	33,772,480	20,234,837	94	4,931,223	4,931,223	2,058,431	2,058,431
Vom 1. Sept. bis 31. Dez. 1860.....	247	33,772,260	18,146,124	65	4,435,403	4,435,403	1,817,882	1,817,882

Handelsverhältnisse Java's.

(Bericht des Kommerzienraths Fr. Wolff, Mitgliedes der Ostasiatischen Expedition.)

(Schluß.)

Cochenille.

Die Cochenillekultur auf Java ist von sehr geringer Bedeutung, und nimmt immer mehr ab. Die Gesammtausfuhr beträgt nicht einmal 10,000 Pfund per Jahr. Der Preis ist gegenwärtig 2—2½ Fl. per Pfd.

Perl-Sago

und weißes und rothes Sagomehl wird nur in Sumatra gefunden und von da besonders nach England exportirt. Der Preis von Perl-Sago ist gegenwärtig 8½ Fl. und von Sagomehl 5½—6 Fl. per Pikul. Die Ausfuhr von ersterem Artikel betrug 1860 522 Pikuls und von letzterem 6807 Pikuls.

Sapanholz.

Dieses war vor einigen Jahren in großer Frage für Japan, wo dafür bis zu 200 Doll. per Pikul bezahlt worden. Jetzt ist diese Abzugs-

quelle ganz versiegt und der Artikel wird seitdem sehr wenig beachtet. Der Preis ist jetzt 3—4 Fl. per Pikul. Die Qualität ist geringer, als die des Manila Sapanholzes..

Timorwachs

wird von den Inländern Javas sehr viel zum Batikken ihrer Sarongs, Kopftücher ꝛc. benutzt, weshalb der Export sehr gering ist. Der Preis beträgt ca. 185 bis 190 Fl. per Pikul.

Ausfuhr verschiedener Produkte von Java nach Europa und Amerika.

Durch die Faktorei der Niederländischen Handelsmaatschappy:

		1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Kaffee	Pik.	883,844	768,095	1,178,844	1,096,600	958,481	994,690	913,039	844,553
Zucker	„	951,427	907,350	995,987	1,310,700	892,848	1,007,093	1,027,140	770,003
Reis	„	—	—	15,801	12,000	—	—	—	2,001
Häute	Stück	—	14,200	35,844	36,840	27,328	18,790	1,916	—
Indigo	Pfd.	—	670,875	578,250	662,500	947,375	578,625	852,500	673,750
Tabak	„	—	253,860	253,625	438,260	427,875	121,625	—	—
Muskatnüsse	Pik.	—	5,675	3,196	4,805	5,259	6,189	5,774	6,621
Muskatblüthe	„	—	670	453	1,625	1,169	1,636	1,883	1,588
Cassia und Canehl	„	—	1,566	1,087	1,498	1,070	2,160	1,898	2,042
Pfeffer	„	—	1,535	4,945	6,650	1,725	4,486	2,937	7,031
Arrac	Legger	—	—	—	—	—	—	—	—
Damar	Pik.	—	508	1,637	291	—	—	—	—
Elastikum	„	—	3,185	2,306	477	—	—	—	—

Durch den Privathandel:

		1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.	1859.	1860.
Kaffee	Pik.	153,496	140,274	139,185	84,976	67,852	164,758	105,135	127,793
Zucker	„	704,759	808,415	523,713	618,805	810,960	1,032,989	1,039,056	1,194,121
Reis	„	190,036	276,194	486,955	1,032,939	1,544,276	919,422	992,742	877,647
Häute	Stück	109,511	140,524	124,799	162,162	229,324	195,650	152,463	158,092
Indigo	Pfd.	349,758	359,095	291,964	396,328	373,907	388,297	481,404	378,830
Tabak	„	3,086,199	2,622,473	2,902,375	2,799,375	3,911,750	8,988,875	6,551,875	8,263,250
Muskatnüsse	Pik.	1,016	1,401	753	664	737	442	560	690
Muskatblüthe	„	264	204	212	155	160	157	123	68
Cassia und Canehl	„	1,260	3,956	3,927	2,951	1,840	812	190	1,379
Pfeffer	„	9,376	14,769	16,076	16,308	9,756	9,834	8,790	6,324
Arrac	Legger	3,323	3,908	5,224	5,078	5,875	7,263	6,427	5,088
Damar	Pik.	2,712	3,533	3,534	5,218	4,629	6,104	5,265	4,605
Elastikum	„	9,930	17,864	8,831	4,565	3,953	6,330	7,068	16,055

Gouvernements-Kaffee-Auktionen in Padang.

1853	137,312	zum Durchschnittspreise von	22 Fl.	37 Kr.
1854	130,454	„	24 „	89 „
1855	130,000	„	26 „	40 „
1856	125,000	„	30 „	83 „
1857	150,000	„	33 „	78 „
1858	185,000	„	25 „	26 „
1859	115,000	„	31 „	63 „
1860	151,000	„	34 „	55 „

Ausfuhr von Padang 1860.

	Nach Holland. Pik.	Nach Amerika. Pik.	Nach Frankreich. Pik.
Kaffee	103,125	12,297	5232
Cassia vera	1,181	512	—
Gummi Damar	678	—	—
Gummi Elastikum	1,469	740	758
Pfeffer	7,195	—	—

III. Einfuhr.

Singapore und Batavia waren früher die einzigen Häfen, welche den ganzen Bedarf aller Malayischen Staaten und Inseln, sowie Siams und selbst der Philippinen und Manilas an Europäischen Fabrikwaaren allein deckten. Es haben sich aber nicht allein Manila, Bangkok (Siam) und Penang von Singapore unabhängig gemacht; es ist auch Macassar auf Celebes zum Freihafen erklärt und auf Java selbst sind Cheribon, Samarang und Soerabaya von Batavia unabhängigere Märkte geworden, beziehen namentlich Stapel-Artikel, worunter auch Türkisch-Rothgarn gerechnet werden kann, direkt.

Unter einander konkurriren Samarang und Soerabaya wiederum bei den Lieferungen für die im Innern Javas liegenden zwei Länder Solo (Soerakarta) und Djobjokarta, je nachdem diese ihre Produkte mit dem Solofluß nach Soerabaya oder zu Land nach Samarang abliefern können.

Wenn vorhin den Deutschen Handlungshäusern beim Einkauf Javanischer Produkte von Ertheilung direkter Ordres nach den Nebenhäfen abgerathen werden mußte, so ist umgekehrt in Bezug auf die Aussendung von Fabrikaten der direkte Weg mit Umgehung Batavias entschieden vorzuziehen. Derselbe wird dadurch sehr erleichtert, daß sich nach allen den Java-Märkten in Rotterdam immer direkte Schiffs-Gelegenheit vorfindet. Die Umgehung Batavias bei den Holländischen Kolonien erspart die doppelte Kommission, sowie verschiedene andere Kosten, als Ausschiffungs- und Wiedereinschiffungs-, Boots-, Entrepot- ꝛc. Gelder, ferner die nicht billigen Küstenfrachten.

Im Uebrigen kann, was die Import-Verhältnisse betrifft, auf den im Jahrgang 1861 Handels-Archiv Bd. II. Seite 267 ꝛc. unter der Aufschrift: „Handels-Verhältnisse der Niederländischen Kolonien in Ostasien“ erschienenen Aufsatz verwiesen werden.

In Bezug auf Türkisch-Rothgarn wäre nur noch hinzuzufügen, daß Cheribon nur für Konsum auf Java selbst mithin Nr. 28 bezieht, dagegen brauchen Samarang und Soerabaya auch Nr. 24 und 40, vorzugsweise für Borneo und die Molucken.

Außerdem mögen hier einige wichtige Sortimente von Manufakturwaaren für Java resp. Batavia erwähnt sein:

Baumwollener Sammet muß 23—24 Z. messen, Länge der Stücke beliebig, doch möglichst kurz und nicht zu lang. Preis pro Yard 75 Cent. bis 1 Fl. Holl. Court. Konsum nicht sehr bedeutend, weshalb nur kleine Sendungen zu empfehlen sind. Assortiment am besten in schwarz 3, violet 20, roth 2, grün 2, blau 3 Stück.

Gerippter Seidenstoff kommt seit einiger Zeit sehr in Aufnahme, es werden davon Röcke für Europäer verfertigt. Die Waare ist 60 Cent. breit in Stücken von 11 Ellen; es wird für vortheilhafter gehalten, wenn die Stücke in einer Länge von etwa 15 Ellen gesandt werden könnten. Assortiment wäre zu empfehlen in schwarz 10, blau 10, grün 5, roth 5, violet 5, braun 5 Stück; mehr als 1 Kiste von 40 Stück in einer Sendung nicht zu empfehlen.

Handschuhe, seidene, nur in weiß beliebt, kleine Sendungen in guter leichter Waare lassen sich gewöhnlich gut begeben; feine baumwollene sind in gleicher Weise abzusetzen, aber ebenfalls nur in weiß. Assortiment von 20 Dutz. Damen- und 40 Dutz. Herrenhandschuhen wäre zu empfehlen.

Regenschirme, baumwollene. Deutsche mit Handgriff und messingene Garnitur, unter dem Griff mit einer Feder versehen, so daß sich der Schirm beim Gehen nicht öffnen kann, wenn er als Stock benutzt wird. Assortiment wie folgt: dunkelgrün 4, dunkelgrün karrirt 1, dunkelblau 4, dunkelblau karrirt 1 Dutz.; die einfarbigen 8 Dutz. am Rand mit einer handbreiten Blumenguirlande in weißem Druck zu versehen. Der Rand der Schirme darf keinen genähten Saum haben. Andere Farben sind zu vermeiden. Gestell von Ratting. Ein Assortiment wie vor bedang 16 à 18½ Fl. pro Dutz.

Frangen, baumw., in Stücken von 100 Stück à 24 Ellen, assortirt ½ weiße und ½ bunte, theils mit durchbrochener Borde für Gardinen, theils mit dichter Borde für Bettvorhänge. Beliebt sind die sogenannten Kugelfrangen und sind die langen die beliebtesten. Preis 3½ à 5 Fl. pro Stück.

Strümpfe und Socken, baumw. Gebleichte und ungebleichte werden in großen Massen konsumirt; für gute Qualität ist leicht 5 à 6 Fl. pro Dutz. Socken und 7 à 8 Fl. für Strümpfe zu bedingen. Ordinaire Waare ist nicht zu empfehlen, da der Markt damit gewöhnlich reichlich versehen und beinahe unverkäuflich geworden ist. Ein gutes Assortiment würde sein:

Socken .... $\frac{1}{3}$ rohe und $\frac{2}{3}$ gebleicht,
Strümpfe ..... $\frac{1}{4}$ „ „ $\frac{3}{4}$ „

Seidenstoffe. Gros d'Italie noir fin mit 20 Stück à 40 bis 50 Aunes, Preis in Europa 2½ Fl. pro Aunes in 4 Kisten à 5 Stück Blechkisten.

Satin à Cotton mit 60 Stück in 4 Blechkisten je 15 Stück haltend Stück von 15 Bbp. ca. haltend in Europa etwa 2 Fl. kostend.

Breite 21 Z. Farben assortirt.

Schwarzer Sammet und Sammetbänder schwarz assort. und desgl. façonné im neuesten Geschmack.

Spezielle Notizen über die zur Einfuhr auf Java geeigneten Manufaktur-Artikel finden sich in dem Verzeichnisse der dem Königlichen Ministerium für Handel ꝛc. überreichten Waarenmuster, welche nebst den aufgestellten Kontosintos von Javanischen Produkten ꝛc. auf anderem Wege dem Handelsstande werden zugänglich gemacht werden.

Von Provisionen gilt im Allgemeinen dasselbe was in meinem Berichte über China gesagt ist.

Hervorzuheben ist für Java ein bedeutenderer Konsum von Rheinweinen; Aussendungen darin lassen gewöhnlich sehr gute Rechnung. Es wäre auch hierbei wieder zu bemerken, daß Samarang und Soerabaya direkt und nicht über Batavia versorgt werden sollten. Ferner kann die Aussendung von für das tropische Klima gebrautem Biere empfohlen werden.

Selterserwasser wird in Körben von 25 ganzen und 50 halben Krügen importirt; die halben sind beliebter und höher im Preise, es sollten daher nur solche ausgesandt werden. Jahreskonsum etwa 4000 Körbe. Hin und wieder soll Deutsches Weizenmehl, in Fässern verpackt, in Partien von 25—50 Fässern gut zu verkaufen sein.

Berlin, im Februar 1862.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Rendsburg für 1861.

Im Jahre 1861 sind hier von Preußischen Häfen einklarirt:

11 Dänische	Schiffe zu 186½ Kommerzlast,	mit Roggen,	
9 Preußische	„ „ 218 „	davon	6 mit Bauholz, 3 „ Roggen,
3 Holländische	„ „ 83 „	mit Bauholz,	
1 Hannoversches Schiff	„ 4½ „	„ Kartoffeln.	

Ausklarirt nach Preußischen Häfen sind:

80 Dänische	Schiffe zu 2249½ Kommerzlast,
15 Holländische	„ „ 494 „
9 Preußische	„ „ 218 „
4 Hannoversche	„ „ 114½ „

Außer mit ca. 141,000 Pfd. altes Eisen als Ladung sind sämmtliche Schiffe in Ballast abgegangen.

Von Preußischen Schiffen sind im Ganzen 9, theils mit Bauholz, theils mit Roggen, hier angekommen und sämmtlich in Ballast nach der Preußischen Küste zurückgegangen.

Im Jahre 1861 passirten den Eider-Kanal im Ganzen 3626 Schiffe, nämlich

Dänische	2486 Schiffe,
Hannoversche	495 „
Holländische	317 „
Preußische	177 „
Schwedische	61 „
Hamburger	59 .
Oldenburgische	28 „
Englische	3 „
	3626 Schiffe.

Von diesen Schiffen sind passirt:

	von der Nordsee:	von der Ostsee:	Zusammen:
Dänische	699	685	1384
Hannoversche	216	279	495
Holländische	145	172	317
Preußische	88	89	177
Schwedische	29	32	61
Hamburger	27	32	59
Oldenburgische	13	15	28
Englische	2	1	3
	1219	1305	2524
und kleinere innerhalb Landes fahrende			1102
sind obige			3626.

Der Schiffsverkehr durch den Kanal hat sich im vorigen Jahre gegen früher wieder um etwas vermehrt.

Im Jahre 1860 passirten ...... 3600 Schiffe,
" " 1859 " ...... 3517 "
" " 1858 " ...... 3200 "

Dagegen ist die Fahrt der Preußischen Schiffe etwas geringer gewesen als im Jahre 1860. Es passirten

1861	177	Preußische Schiffe,	
gegen 1860	213	"	"
1859	176	"	"
1858	82	"	"
1857	40	"	"
1856	26	"	"

Die Minderfahrt im vorigen Jahre hat wohl hauptsächlich ihren Grund in den Handelskonjunkturen in der ersten Hälfte des Jahres, denn in der Zeit passirten hier nur äußerst wenige Preußische Schiffe, wogegen die Fahrt derselben im Nachsommer und Herbst wieder sehr belebt wurde.

Der für die Kanalfahrt so lästige Transitzoll besteht noch immer, indessen ist zu hoffen, daß, wenn nur von Seiten der meist betheiligten Regierungen Schritte dagegen gethan werden, die Dänische Regierung sich wohl zu Modifikationen geneigt erklären dürfte.

Im Jahre 1861 ist im Ganzen an Kanal-Transitzoll gehoben 9559 Rthlr. 21 Schill. Reichsmünze oder ca. 7170 Rthlr. Preuß. Cour.

Diese Abgabe ist um so drückender, da solche, obgleich für die Waaren tarifirt, doch von den Schiffern getragen und nur von einem kleinen Theil der durchpassirenden Schiffe erlegt wird, diese aber als beladene Schiffe ohnehin schon mehr Kanal-Abgaben als leer gehende Schiffe zu zahlen haben.

Von den 1861 durchpassirten 2524 Schiffen haben nur 430 Schiffe die gehobenen 9559 Rthlr. 21 Schill. Reichsmünze allein erlegen müssen, also durchschnittlich jedes Schiff ca. 22½ Rthlr. Reichsmünze oder ca. 17 Rthlr. Preuß. Cour.

Die vorigjährige Getreide-Ernte hat den anfänglich gehegten Erwartungen bei weitem nicht entsprochen, indem namentlich das Winterkorn nur eine verhältnißmäßig geringe Ausbeute ergeben hat.

Die Kartoffelkrankheit hat uns ebenfalls wieder heimgesucht, wenn auch nicht in einem sehr starken Maße. Ein Mangel war eben nicht fühlbar, aber die Preise stellten sich doch sehr hoch.

Der bereits im Jahre 1860 unter den Schweinen aufgetretene Milzbrand hat sich auch im vorigen Jahre in sehr vielen Gegenden wieder gezeigt, indessen ist diese Krankheit im Ganzen doch weniger heftig gewesen.

Dagegen ist an vielen Orten der Herzogthümer die Lungenseuche unter dem Rindvieh ausgebrochen. Bisher ist diese Seuche freilich noch nicht sehr bösartig, sondern mehr sporadisch aufgetreten, indessen scheint solche sich doch immer weiter zu verbreiten und stellenweise auch schon bösartig zu werden. Die Regierung trifft alle möglichen Vorsichtsmaßregeln, um die Weiterverbreitung der Seuche möglichst zu verhindern.

Rendsburg, 20. Februar 1862.

Handel von Rangoon und Bassein im Jahre 1861.

Dem Marktbericht des Hauses Niebuhr u. Co. in Rangoon für 1861 entnehmen wir die nachstehenden Bemerkungen:

I. Rangoon.

Reis.

Hierin sind im verflossenen Jahre sehr bedeutende Geschäfte gemacht worden. Während in früheren Jahren die Reisverschiffungen auf die trockene Jahreszeit zwischen Januar und Mai beschränkt waren, gingen dieselben in diesem Jahre ununterbrochen vor sich und stiegen während der letzten 7 Monate ziemlich bis zu derselben Höhe wie in den ersten 5 Monaten des Jahres.

Die Gesammtausfuhr des Jahres 1861 beträgt beinahe das Doppelte des vorhergehenden Jahres, obgleich sie noch immer beträchtlich geringer ist als die von 1858 und 1857.

Von dem Mehrbetrag der Verschiffung gegen 1860 fallen
1,331,283 Körbe auf die Ausfuhr nach Europa,
72,208 " " " " " den Meerengen und nach China, während eine Abnahme von
4,071 " in den Verschiffungen nach Calcutta und Indien stattgefunden hat.

Da es gebräuchlich geworden ist, den Preis für Paddy statt für Reis zu notiren, so folgen wir dieser Usance, welche einen besseren Anhalt gewährt als die Notirungen für Reis. In dem Preise des letzteren entsteht durch die Verschiedenheit in der Art der Bereitung oft ein Unterschied von 30 und 40 pCt., während bei Paddy im Allgemeinen alle Einkäufe nach demselben Satze gemacht werden, mithin die Notirungen aller Handelshäuser die nämlichen sein sollten.

Unsere Paddypreise hatten während des ganzen Jahres bis zum Oktober eine Neigung, herunter zu gehen, seitdem aber sind die Preise sehr hoch gestiegen. Während der letzten 14 Tage haben die Schiffe allmälig ihre volle Ladung eingenommen, die Nachfrage läßt nach und unsere heutigen Notirungen (1. Januar 1862) sind 52 bis 53 Rupien per 100 Körbe.

Die mit Europa gemachten Geschäfte waren sehr befriedigend; die Preise und die zur Zeit der Verschiffung durchschnittlich gezahlte Fracht gewährten einen guten Nutzen; die für Rechnung der Eigenthümer beladenen Schiffe verdienten gewöhnlich auf der Fahrt nach Europa zwischen 4 und 6 Pfd. St. Die Aufträge aus Europa waren in Bezug auf Kosten und Fracht im Allgemeinen besser limitirt, als voriges Jahr, manche bis zu 10 Sh. 6 Pce. und 11 Sh. per Ctr., und es sind daher viele Ordres zuweilen weit unter diesen Beträgen ausgeführt worden und haben einen befriedigenden Nutzen gewährt.

Unsere Chinesischen Häuser, die gegen Ende des verflossenen Jahres eine bedeutende Zahl Fahrzeuge nach den Meerengen und nach China sendeten, haben wieder schwere Verluste erlitten. Ihrem Ungestüm ist es hauptsächlich zuzuschreiben, daß die Reispreise, welche Ende Oktober auf 85 bis 90 Rupien für Reis, welcher 16—20 pCt. Paddy enthielt, gegen Ende November auf 120—125 Rupien stiegen, demnächst aber auf ungefähr 105—110 Rupien sanken. Einige ihrer Schiffe sind zur Hälfte oder zu Dreiviertel beladen in See gegangen, und auch jetzt noch haben sie viele Schiffe im Hafen, welche auf Reisladungen warten.

Bei den Reisverschiffungen nach den Meerengen (Penang, Singapore rc.) und China in der ersten Hälfte des Jahres ist ebenfalls nur wenig verdient worden, und wir sind des festen Glaubens, daß die mit China handelnden Häuser in dem gegenwärtigen Jahre etwas vorsichtiger sein und nicht den Versuch machen werden, den Markt wieder in eine Aufregung zu versetzen, wie ihnen dies im vergangenen Jahre gelang.

Die Ausfuhr nach Madras ist ziemlich beendet, die gegenwärtigen hohen Preise sind bei den guten Aussichten, welche die neue Ernte jenseits der Bai gewährt, nicht zu bezahlen.

Wie die unten angegebenen Zahlen erweisen, hat die Ausfuhr über die Landgrenze wieder beträchtlich zugenommen, obgleich die vermehrte Nachfrage sich zu keiner Zeit im eigentlichen Burmah[1]) besonders fühlbar machte, und uns keinerlei Nachrichten über das Fehlschlagen der Ernte in irgend einem bestimmten Distrikte des Binnenlandes zugegangen sind. Der Begehr ist ein regelmäßiger, von Jahr zu Jahr findet eine größere Ausfuhr nach dem eigentlichen Burmah statt und enthüllt die Schwäche des Königreichs, das Jahr für Jahr in erhöhtem Maße von Britisch Burmah in Bezug auf seinen Nahrungsbedarf abhängig geworden ist.

Die Aussichten für die nächste Saison sind sehr gut. In Betracht

---

[1]) So genannt im Gegensatz zu der gleichnamigen Britischen Besitzung.

der günstigen Lage der heimischen Märkte ist ein erhöhter Begehr nach Reis zu erwarten, Schiffe und Aufträge für Europa werden zahlreich sein. Von den Exporteurs nach China und den Meerengen, sowie nach Madras, fürchten wir keine starke Konkurrenz. Die Ausfuhr nach dem Binnenlande wird der vorjährigen ähnlich sein, da aus keinem Theile von Burmah bis jetzt Nachrichten eingegangen sind, daß die nächste Ernte mißrathen werde.

Die neue Ernte würde plötzlich in großen Quantitäten zugeführt werden, wenn ein ernstlicher Begehr vorhanden wäre. Dies ist jedoch nicht der Fall, da die inländischen Fahrzeuge nach den Meerengen und nach China, sowie nach Madras, welche im Hafen liegen, und die zusammen nicht über 2975 Tonnen ausmachen, sich nur langsam füllen oder auf niedrige Preise warten.

Für Europa liegen nur 4 Schiffe im Hafen, welche auf die neue Ernte warten. Die von den Regierungsbeamten, die behufs der Steuerveranlagung ganz Britisch Burmah bereist haben, veröffentlichten Berichte sprachen sich sehr günstig aus und stellen eine bedeutend vermehrte Produktion in Aussicht.

Es scheint daher sicher, daß mäßige Preise vorherrschen werden.

Der beste Nyazim-Paddy dürfte nicht über 50 Rupien per 100 Körbe zu stehen kommen. Dies würde ausmachen:

6	Theile Reis,	enthaltend	16 pCt.	Paddy,	98	Rupien per	100 Körbe,
5	"	"	20	"	94½	"	"
4	"	"	25	"	89	"	"
3	"	"	33	"	81	"	"

und somit den Centner von 6 Theilen Reis, frei an Bord, einschließlich der Kalkutta-Unkosten, Assekuranz, Londoner Accept-Kommission, Interessen und Gewichtsverlust mit dem Konnoissement zu dem Cours von 2 Sh. 1 Pce. per Rupie bezogen, auf ungefähr 5 Sh. 6¾ Pce. bringen.

Die Gesammt-Ausfuhr von Reis betrug während der letzten 8 Jahre:

1854.....	334,935 Körbe,
1855.....	765,744 "
1856.....	2,000,946 "
1857.....	3,208,901 "
1858.....	3,958,085 "
1859.....	1,418,346 "
1860.....	1,524,207 "
1861.....	2,923,627 "

Nach dem eigentlichen Burmah wurden in den ersten 11 Monaten des Jahres 1861 ausgeführt:

359,315 Körbe Reis und
2,886,020 " Paddy,

und während des ganzen Jahres 1860:

222,151 Körbe Reis und
1,823,427 " Paddy.

Catechu.

Die Ausfuhr dieses Artikels hat beträchtlich abgenommen; sie betrug:

nach Europa....................	40,529 Viß,
nach Kalkutta, Madras und dem übrigen Ostindien...........	863,936 "
nach den Meerengen und China..	226,169 "
zusammen.....	1,130,634 Viß

weniger als in den vorhergegangenen Jahren. Der Markt war von Anfang an flau, da die Preise mit 22 Rupien per 100 Viß für die beste Qualität begonnen.

Die Ara- und Mindoon-Qualitäten schwankten fortwährend zwischen diesem Preise und 20 Rupien bis Mitte September. Um diese Zeit fand ein bedeutender Rückgang statt. Das beste Catechu wurde bis Mitte Dezember für 19 bis 19½ Rupien verkauft. Dann aber brachten bessere Berichte aus Europa größere Nachfrage auf den Markt und so ist denn jetzt keins unter 21 Rupien zu haben.

Wir glauben, daß die gegenwärtige Notirung so ziemlich der niedrigste Preis ist, zu welchem Catechu in einigermaßen großen Quantitäten verkauft werden wird; bei niedrigeren Preisen können die Fabrikanten augenscheinlich keinen großen Nutzen erzielen.

21 Rupien per 100 Viß ergeben, auf Englische Währung umgerechnet, einen Preis von 18 Sh. 3 Pce. per Cwt. Derselbe ist verstanden frei an Bord, einschließlich der Kalkutta-Unkosten, Assekuranz, London-Accept-Kommission, Interessen und Gewichtsverlust, gezogen gegen Konnoissement zu dem Cours von 2 Sh. 1 Pce. per Rupie.

Die geringen Qualitäten von Tharawaddy-Catechu sind während der letzten 4 oder 5 Monate selten gewesen; gewöhnlich wird diese 3 Rupien billiger verkauft, als die oben erwähnten guten Qualitäten. Der größere Gewichtsverlust hebt aber bei der Verschiffung den Vortheil auf.

Bauholz.

Obgleich unsere Verladungen zugenommen haben, so ist doch der Verkehr in dieser Waare nicht zum zehnten Theil so umfänglich, als er sein sollte und sein würde, wenn die Regierung unseren Forstleuten liberalere Konzessionen machte. Abänderungen sind allerdings wohl Seitens des Forstdepartements getroffen worden, für den größern Theil hat man Kontrakte abgeschlossen, und zu Angeboten für andere Theile der Waldungen sind Aufforderungen ergangen. Ohne Zweifel werden diese Aenderungen einen günstigen Erfolg haben; dieser darf aber nicht vollständig schon im nächsten Jahre erwartet werden. Unsere Forstleute haben viele Vorbereitungen zu treffen, ehe eine genügende und regelmäßige Zufuhr von Holz bester Qualität gesichert ist.

Den Kontrakten für die verschiedenen Waldungen liegen verschiedene Bedingungen zum Grunde, indem die Inhaber von Erlaubnißscheinen für die Waldungen östlich und westlich des Sittangflusses feste Sätze für jeden Block, der bis zu den Steuer-Stationen herabgebracht wird, bezahlen, nämlich:

für einen Stamm über 4′ 6″ mittleren Umfanges 10 Rupien,
" " " unter 4′ 6″ " " 5 "
Aeste oder kleine Stücke, unter 3′ im Umfange oder weniger als 12′ lang, ... 8 Annas,

die für die westlichen Waldungen dagegen beziehungsweise auf 7 Rupien, 3 Rupien 8 Annas, und 6 Annas festgesetzt sind.

Außer diesen festen Sätzen müssen die Unternehmer einen gewissen Vorschuß in runder Summe über die Mindestforderung offeriren, wie solcher für die einzelnen Theile der Waldungen bestimmt ist und welche von 500 bis 10,000 Rupien variirt, je nach der Beschaffenheit des fraglichen Forstes. Diese Anordnungen würden sehr gut und annehmbar sein, wenn nicht die Forstleute in ihren Bemühungen durch ärgerliche und langweilige Unterbrechungen gelähmt würden, welche durch die Oberaufsicht herbeigeführt werden, die die Regierung sich vorbehalten hat und die sie durch strenge, in den betreffenden Kontrakten enthaltene Bedingungen zur Anwendung bringt. Das größte Hinderniß besteht darin, daß kein Forstbeamter nach seinem Kontrakt einen Baum schlagen lassen kann; er muß sich mit denen begnügen, welche die Regierung angeschalmt hat oder anzuschalmen beabsichtigt, und da der Ober-Forstmeister hierbei nach den von ihm selbst angegebenen Regeln verfährt, nur ein gewisses Prozentverhältniß von Bäumen von einem gewissen Alter in einer gewissen Zahl von Jahren schlagen zu lassen, so werden hierdurch die persönlichen Anstrengungen der Forstleute durchkreuzt.

Die Waldungen von Burmah sind, wie Leute von langjährigen Erfahrungen im Holzhandel behaupten, unerschöpflich; der Ober-Forstmeister aber behauptet das Gegentheil und wünscht mittelst sorgfältiger Ueberwa-

chung und Erneuerung der geschlagenen Bäume der Möglichkeit eines künftigen Holzmangels vorzubeugen.

Der Nachtheil dieses Systems ist ein beträchtlicher Ausfall in dem Einkommen und die Seltenheit und Theuerung einer Waare, die ehedem in Fülle und zu der Hälfte des jetzigen Preises zu erlangen war. Wir haben mehrere große Regierungs- und Privat-Holzauktionen gehabt, bei welchen die Preise im Allgemeinen sehr hoch gingen. Gutes Bauholz konnte nie unter 60 Rupien, zuweilen nicht unter 80 Rupien per Tonne von 50 Kubik-Fuß eingethan werden.

Eine große Regierungs-Auktion von 3000 Stämmen ist zum 4. d. M. angekündigt.

Die Holzausfuhr nach Europa ist bis fast auf 3500 Tonnen gestiegen, während in den letzten 2 Jahren nur unbedeutende Quantitäten verschifft wurden.

Die Gesammt-Ausfuhr während der letzten 4 Jahre betrug:

1858.....	11,283 Tonnen,
1859.....	13,021 „
1860.....	5,803 „
1861.....	8,836 „

Stocklack.

Ausfuhr und Preise sind bedeutend zurückgegangen. Die erstere hat in 1861 kaum die Hälfte der Verschiffungen des Vorjahrs betragen. Die Preise sind sehr schwankend und richten sich weder nach den Notirungen des heimischen Marktes für Schellack, noch nach den Ansätzen von Kalkutta.

Ein großer Theil des Stocklacks wird von unseren Madras-Kaufleuten nach der Küste von Koromandel verschifft; nach den Meerengen geht nur wenig. Die Preise stiegen zuweilen bis 90 Rupien und sanken dann wieder auf 45 Rupien herab. Da die Notirungen meistens von der Qualität abhängen, so kann man darauf nicht rechnen; gegenwärtig kostet die gute Qualität in dünnen Stangen und mit viel Lack 70—75 Rupien per 100 Viß; große Stangen und wenig Lack ungefähr 50 bis 55 Rupien.

Neuer Stocklack wird in einigen Wochen an den Markt kommen und es steht zu hoffen, daß die Preise noch weiter herunter gehen werden.

Büffelhäute.

Die Ausfuhr hat abgenommen. Dieser Artikel geht größtentheils nach den Meerengen, und da der Handel in den Händen unserer Chinesischen Nachbarn ist, so bietet er für Europa nur wenig Interesse. Der Preis von guten Häuten steht nie unter 300 Rupien per 100 Stück oder ist, dem Gewicht nach, nie geringer als 25 bis 27 Rupien per 100 Viß.

Ochsen- und Kuhhäute.

Die ausgeführte Menge hat wieder zugenommen, hauptsächlich durch den Export nach Europa. Gute Häute sind sehr selten und, wenn ausgesucht, theuer. Die meisten unserer Häute sind von gefallenem Vieh, sind von den Burmahnen nachlässig behandelt und voller Löcher. Gute Häute sind unter 100 Rupien per 100 Stück nie zu haben; gemischte Partien aber oft zu 70 Rupien.

Viele Partien sind kürzlich zur Ausfuhr nach den Meerengen und nach Kalkutta verkauft worden, alle aber mehr oder weniger alt, von Würmern zerfressen und voller Schnittlöcher. Unsere Häute sind durchschnittlich schwerer als die Indischen, und wenn die Eingeborenen mehr Sorgfalt auf ihre Bereitung verwenden wollten, so würden sie vielleicht bei weitem besser sein, als der größte Theil der von Kalkutta verschifften.

Büffelhörner.

Die Verschiffungen, besonders nach Europa, haben wieder zugenommen. Große Hörner sind selten zu haben; sie werfen bei dem Absatz nach den Meerengen einen guten Nutzen ab, weshalb unsere China-Händler, die dieselben hauptsächlich aus dem Binnenlande einführen, sie sortiren und die größeren selbst verschiffen, die kleineren aber verkaufen, die dann größtentheils in Erdöl-Schiffen, die sie zum Ausfüllen einnehmen, nach Europa gehen.

Kleine Hörner zu 1½ bis 3 Pfd. werden mit 36 bis 37 Rupien per 100 Stück, große werden meistens nach dem Gewicht zu 39 bis 42 Rupien per 100 Viß verkauft, gemischte Partien zu 40 Rupien per 100 Stück.

Baumwolle.

Die Verschiffungen haben bedeutend zugenommen, obgleich die Gesammt-Ausfuhr nicht über 570 Tonnen betrug.

Nach Europa gingen............	36,275 Viß,
„ den Meerengen und China.	1,700 „
„ Kalkutta und Indien......	308,335 „
überhaupt.....	346,310 Viß.

In Folge größerer Nachfrage, veranlaßt durch eine günstigere Stimmung für diesen Artikel wegen unzulänglicher Vorräthe in England, sind die Preise auf 57 bis 60 Rupien per 100 Viß gestiegen. Es sind darum auch für den Transport nach England hohe Frachtsätze, 5 bis 10 Lstr. per Tonne, gezahlt worden. So lange die verminderte Zufuhr in England fortdauert, werden die Schiffer hierbei ihren Vortheil finden, sobald aber Amerikanische Baumwolle wieder nach Europa ausgeführt wird, wird Burmahnische Baumwolle ihres kurzen Stapels und der hohen Frachten wegen, die man dafür fordert, für den heimischen Markt nie einen Nutzen gewähren.

Die Unruhen auf den Chinesischen Grenzen dauern noch immer fort; die Zufuhren gehen daher schwieriger von Statten als früher. Wenn dieser Ausweg für die Baumwolle aus dem eigentlichen Burmah wieder offen ist, so wird von dieser Gattung weniger über unsere Grenze kommen, da die Straße aus den Bezirken des eigentlichen Burmah, wo Baumwolle gebaut wird, nach China kürzer und der dort gezahlte Preis höher ist, als auf unserem Markte.

Erdöl.

Die Verschiffungen haben bedeutend zugenommen; sie sind noch in den Händen eines Hauses und dieses steht in einem Kontraktsverhältniß mit dem König von Burmah. Die Preise im Bazar stehen ungefähr auf 18 Rupien per 100 Viß.

Wie wir hören, steht man im Begriff, eine Destillations-Anstalt zu errichten, um das Paraffin zu extrahiren, wodurch eine bedeutende Fracht-Ersparniß bei der Verschiffung dieses Oels erreicht werden würde.

Die Ausfuhr von

Weizen und Goam (eine Art Bohnen)

hat außerordentlich zugenommen. Einige Schiffsladungen sind für Mauritius und Singapore zusammengebracht worden, die bei den gegenwärtigen niedrigen Preisen einen guten Nutzen geben werden. Die Preise von Goam und Weizen hatten vor einigen Monaten einen bedeutenden Druck erfahren. Die ersteren waren bis auf 90—92 Rupien gesunken, sind aber bei erhöhter Nachfrage wieder auf 120 Rupien per 100 Körbe gestiegen.

Weizen war auf 120 Rupien zurückgegangen, gute Qualitäten sind jedoch gegenwärtig nicht unter 160—170 Rupien zu haben.

Metalle.

Kupfer, Blei und Silber sind nur nach Kalkutta verschifft worden, gewähren meistentheils nur geringen Nutzen und dienen nur statt der Rimessen.

Zinn. Gegenwärtig ist guter Vorrath am Markte; früher wurde es mit 185—196 Rupien pro 100 Viß verkauft, in diesem Augenblick aber fehlt es an Käufern und möchte darum zu 165—170 Rupien pro 100 Viß

zu haben sein. — Zinn ist kein Landeserzeugniß, sondern kommt größtentheils von Junk-Ceylon, Tavoy ꝛc. als Rimesse für Getreidesendungen.

Alle übrigen Artikel sind von untergeordneter Wichtigkeit und werden hauptsächlich von unseren Chinakaufleuten und anderen eingeborenen Händlern nach den benachbarten Burmahnischen Häfen, nach den Meerengen, nach Kalkutta und Madras verschifft.

		Nach Europa.	Nach den Meerengen[1]) und China.	Nach Kalkutta und Indien.	Zusammen:
Reis	Körbe	2,109,753	771,792	42,054	2,923,599
Paddy	„	2,050	150	81,009	83,209
Weizen u. Goam	„	.	15,809	22,341	38,150
Teelsaamen	„	.	.	8,894	8,894
Catechu	Viß	716,171	861,356	876,380	1,953,907
Blei	„	.	.	46,866	46,866
Kupfer	„	.	.	25,131	25,131
Elephantenzähne	„	113	711	1,906	2,730
Stocklack	„	.	15,757	52,513	98,270
Wachs	„	.	4,772	320	5,092
Süßes Oel	„	.	1,153	44,120	45,273
Erdöl	„	356,035	6,180	147,715	1,009,930
Büffelhäute	Stück	1,178	4,623	365	6,166
Ochsen- u. Kuhhäute	„	35,301	17,246	10,244	62,791
Büffelhörner	„	23,838	9,397	542	33,777
Baumwolle	Viß	36,275	1,700	308,335	346,310
Fischmagen	„	.	4,658	.	4,658
Holz, ungefähr	Tonnen	4,166	33	4,637	8,836

Außer den vorgenannten Hauptartikeln sind während des Jahres 1861 nach den Meerengen, nach China und nach anderen Indischen Häfen noch ausgeführt worden:

Arsenik	14,299	Viß.
Burmah-Thee	35,241	„
Jaggory	448,193	„
Fischthran	3,330	„
Seiden-Pudsors	14,240	Stück.
Seiden-Tameings	11,731	„
Edelsteine, Werth	175,215	Rupien.
Silber	566,736	„
Zinn	43,291	Viß.
Wolle	1,644	„

Schifffahrt.

Das ganze Jahr hindurch waren fortwährend die für den Verkehr erforderlichen Schiffe vorhanden, ohne daß ihre Zahl über das wirkliche Bedürfniß hinaus ging. Die meisten hier beladenen Reisschiffe waren entweder daheim oder in benachbarten Indischen Häfen geheuert. Die Frachtsätze blieben sich an den letzteren Plätzen von Anfang an gleich. Die zu Anfang der Saison bezahlten Frachtsätze waren nach einem direkten Englischen Hafen 3 Pfd. Sterl. 10 Schill. bis 3 Pfd. Sterl. 12 Schill. 6 Pce. und mit offenem Heuervertrag nach dem Vereinigten Königreiche 3 Pfd. Sterl. 7 Schill. 6 Pce. bis 3 Pfd. Sterl. 12 Schill. 6 Pce. und nach einem Hafen auf dem Kontinent 3 Pfd. Sterl. 17 Schill. 6 Pce. bis 4 Pfd. Sterl. 2 Schill. 6 Pce. pro Tonne. Diese Sätze blieben unverändert bis Ende Februar oder ungefähr so lange, als unsere Reisverschiffungen dauerten. Als die Paddy- und Reispreise zurückzugehen begannen, ging die Heuer in den benachbarten Plätzen, wahrscheinlich in Folge vermehrter Nachfrage, in die Höhe und es wurden vom März bis Juni 4 Pfd. Sterl. bis 4 Pfd. Sterl. 5 Schill. nach einem direkten Englischen Hafen und mit offenem Heuervertrag 4 Pfd. Sterl. 10 Sh. nach dem Vereinigten Königreiche und 4 Pfd. Sterl. 15 Shill. nach dem Kontinent gezahlt.

Nach neutralen Schiffen war demnächst großer Begehr; wegen der großen Zahl angekommener Amerikanischer Schiffe erlitten aber die Frachtsätze einen Rückgang und brachten vom Juli bis September 3 Pfd. Sterl. 10 Shill., 3 Pfd. Sterl. 12 Shill. 6 Pce. nach einem direkten Hafen oder mit offenem Heuervertrag 3 Pfd. Sterl. 10 Shill. und 3 Pfd. Sterl. 15 Shill. nach dem Vereinigten Königreiche und 4 Pfd. Sterl. bis 4 Pfd. 10 Sh. nach dem Kontinent. Von den Amerikanischen Schiffen nahmen einzelne 2 Pfd. Sterl. 12 Sh. 6 Pce. und 3 Pfd. Sterl. nach direkten Englischen Häfen, andere mit offenem Heuervertrag 2 Pfd. 15 Sh. 3 Pce. nach den Vereinigten Königreichen, oder 3 Pfd. und 3 Pfd. 10 Sh. nach dem Kontinent.

Viele Heuerverträge sind letztes Jahr hier abgeschlossen worden, die Frachtsätze waren für diese immer höher als diejenigen, welche zur Zeit in den benachbarten Indischen Häfen gezahlt wurden. Es ist leicht begreiflich, daß wir im Stande sind, denjenigen Schiffen, welche hier herkommen und Ladung suchen, bessere Bedingungen zu stellen, als den Schiffen in benachbarten Häfen. Ist das Schiff hier angekommen, so können wir ihm ganz genau den Frachtsatz offeriren, der uns einschließlich der Kosten limitirt worden ist, da wir den genauen Betrag der Verladungskosten und den neuesten Wechselcours kennen. Haben wir aber solche Offerten Schiffen zu machen, die möglicherweise nicht binnen Monaten ankommen, so müssen wir nothwendig einen Spielraum für das mögliche Steigen der Preise und des Wechselcourses lassen.

Das Leuchtschiff von Rangoon ist ein bequemer Platz für Schiffe, die für Ordres anlaufen. Der Schiffsführer kann ohne große Mühe zur Stadt herauf kommen und sich hier sichere Auskunft darüber verschaffen, wo die höchsten Frachtsätze zu haben sind.

Bei telegraphischer Verbindung über Akyab und Kalkutta mit allen Hauptplätzen Indiens ist die Linie in der Weiterführung bis Moulmain begriffen. Berichte von Bassein erhalten wir wöchentlich zwei Mal und die Verbindung mit Moulmain, welche jetzt monatlich zwei Mal per Dampfboot stattfindet, wird nun jetzt mittelst eines neuen Dampfbootes, das wöchentlich ein Mal zwischen diesen beiden Plätzen fährt, erweitert werden.

Wir möchten insbesondere den Schiffen vom Kontinente rathen, direkt in den diesseitigen Hafen zu kommen, da für die meisten Plätze auf dem Kontinent hier fortwährend Reis-Ordres aufliegen, so daß Schiffe aller Nationen fast immer Ladung von hier direkt nach dem Platze finden, wohin sie gehören, und zwar zu einem höheren Frachtsatze, als sie an anderen Plätzen für Ladungen finden würden, die nach Englischen Häfen bestimmt sind.

Für die nächste Jahreszeit sind bereits viele Schiffe engagirt. Heuer-Kontrakte mit der Klausel für den Kontinent sind zu 4 Pfd. 5 Sh. abgeschlossen worden, und es werden noch höhere Sätze bewilligt werden, wenn die Preise für den neuen Reis und Paddy zu Anfang niedrig sein sollten.

Der Ausfuhrhandel von Rangoon

hat im Allgemeinen sehr zugenommen und die Preise aller Artikel haben sich gut gehalten. Es sind viele Einrichtungen getroffen worden, welche unsere Verbindungen mit der Außenwelt in Zukunft sehr erleichtern werden. Die Bank von Bengalen hat in Rangoon eine Filiale eröffnet und wir werden daher künftig im Stande sein, nicht nur unsere Wechsel auf Kalkutta zu verkaufen, sondern auch die auf London gegen festen Kredit gezogenen. Es werden eben jetzt Einrichtungen getroffen, nach welchen gegen Dokumente gezogene Wechsel ebenfalls begeben werden können. An unserem Platze ist eine Dampfmühle errichtet worden, die im Stande ist, dem Verkehr, wenn sie einmal in voller Thätigkeit ist, täglich 4 bis 5000 Säcke Reis zu liefern. Wöchentliche Reis-Auktionen von entsprechendem Um-

fenge sind angekündigt, so daß Kosten- und Frachtordres künftig mit größerer Sicherheit ausgeführt werden können, als dies bisher möglich war.

Eine **Dampferlinie** geht jetzt zwischen hier und den Häfen von Madras direkt und man spricht von einer zweiten zwischen hier und den Meerengen.

Die Veränderungen in dem Holzhandel werden nun weitere Erleichterung herbeiführen, indem die Regierung die hohen Grenzabgaben ermäßigen will, und der Verkehr in Produkten des eigentlichen Burmah, welcher bereits durch den, dem König von Ava gehörenden, zwischen Amerapoora und Rangoo gehenden Dampfer erheblich gewonnen hat, wird noch weiter an Werth und Wichtigkeit zunehmen. Sehr bald wird auch der Irawaddy die Aufmerksamkeit spekulativer Geister fesseln, um eine Privat-Dampferlinie nach dem Binnenlande ins Leben zu rufen. Dies würde einem bereits seit langer Zeit gefühlten Bedürfnisse abhelfen — einem Bedürfnisse, dem weder der Dampfer des Königs von Burmah, noch die wenigen Boote der Irawaddy-Regierungs-Flotille genügen können. Eine **Handelskammer** ist eingerichtet worden, in welcher die ersten Kaufleute und Händler von Rangoon sitzen; wir hoffen, daß die Einmüthigkeit, welche bisher in diesem Institute bestand, auch ferner bestehen, und daß es im Stande sein wird, für den Verkehr im Allgemeinen mit großem Erfolg zu wirken.

Eine bessere Zeit scheint jetzt in Burmah zu beginnen. Früher von den höchsten Behörden in Indien vernachlässigt und der Willkür von Beamten völlig preisgegeben, deren Mangel an Einsicht und richtigem Urtheil die Eingeborenen sowohl wie die Europäischen Kaufleute ins Verderben trieb, hat diese Provinz jetzt die Aufmerksamkeit der obersten Behörden in der Heimath sowohl wie in Indien auf sich gezogen und zieht sie mit Recht immer mehr auf sich.

Die freie Verleihung von wüstem Lande, die unter den absurden Bedingungen, an welche die Kontrakte gebunden waren, nie prosperirte, ist aufgegeben worden, und es werden nun die in Indien so lange verbotenen **Freilohne** zu mäßigen Preisen verkauft werden.

An Arbeitsleuten ist noch immer Mangel und die Miethe für Coolies ist hoch; aber auch diese Uebelstände werden verschwinden, wenn auf sie ein milderes Besteuerungssystem in Anwendung kommt, und wir hoffen, daß die Regierung, welche in neuerer Zeit in so vielen Fällen der Stimme des Volkes Gehör gegeben hat, binnen Kurzem auch in dem **Finanz-Departement** Reformen vornehmen und nicht wie bisher den Versuch machen wird, die vergleichsweise wenig zahlreiche Bevölkerung des Britischen Burmah durch schwere Steuern zu drücken, sondern, daß sie ihre Aufmerksamkeit darauf richten wird, mehr Arbeitskräfte aus den benachbarten starkbevölkerten, aber halbverhungernden Provinzen in unser fruchtbares und gesundes Land herbeizuziehen.

II. Bassein.

Wenn wir einen Blick auf den Handel des abgelaufenen Jahres zurückwerfen, so bemerken wir, daß unser Verkehr sehr bedeutend zugenommen hat, daß aber auch die Preise sehr mäßig geblieben sind. Im Anfange der Jahreszeit hielten sich die Preise hoch, um 80 bis 85 Rupien für **Reis**, sobald aber größere Zufuhren erfolgten, gingen dieselben allmälig zurück, und während einer langen Zeit konnten wir mit 30—25 pCt. Paddy zu 66 und 65 Rupien kaufen. Als zu Anfang der Regenzeit einige Schiffe von schwerem Tonnengehalt ankamen, stiegen die Preise ein wenig, hielten sich aber auf ungefähr 70 Rupien, die Zufuhren waren mäßig, reichten aber vollkommen hin, die Schiffer zu befriedigen.

Zu Ende der Regenzeit wurde die Nachfrage sowohl für Europa wie für Madras lebhaft und die einheimischen Fahrzeuge, welche für die Küste von Coromandel luden, trieben die Preise auf 50 Rupien für Paddy. Sobald aber diese einheimischen Schiffe abgesegelt waren, sanken die Preise wieder, und jetzt ist der Paddy wieder mit 47 Rupien zu kaufen. Die Zufuhren sind jetzt gering, was sich theilweise aus der lebhaften Nachfrage nach Getreide erklären läßt; wir glauben daher, daß im Lande nur wenig oder gar kein alter Paddy mehr vorhanden ist, zum Theil aber sind auch unsere Eingeborenen durch ihre Beschäftigung auf dem Felde verhindert, ihr Getreide zum Markte zu bringen.

Bis zum 25. Dezember sind ausgeführt worden:

25,170 Tonnen nach dem Vereinigten Königreiche und dem Kontinent, und ungefähr

1180 Tonnen nach den Meerengen, China und der Küste von Coromandel.

Die Qualität, welche dies Jahr verschifft wurde, hat im Allgemeinen befriedigt, wird fast für eben so gut gehalten wie die von Rangoon, jedenfalls steht sie diesem insofern gleich, als die Billigkeit unserer Preise den Unterschied in der Qualität ausgleicht.

Ueber die Aussichten auf die neue Ernte wird günstig berichtet, und nach allen Berichten dürfen wir so ziemlich dieselben Preise erwarten, wie voriges Jahr, nämlich 42, 40 Rupien für Paddy. Dies würde dem Preise von 75 R. für Reis gleichkommen, der mittelst Englischer patentirter Schwingmaschine von Hülsen und kleinem Bruch gereinigt ist und 25 pCt. Paddy enthält (die mittlere Qualität unseres Bassein-Reises). Dies ergiebt zu dem Wechselkours von 2 Sh. 1 Pce. pr. Rupie, frei an Bord einschließlich der Kosten in Kalkutta, Assekuranz, Londoner Accepte-Kommission, Interessen und Gewichtsverlust einen Preis von 4 Sh. 10 Pce. pr. Cwt., wozu noch die Fracht mit 4 Pfd. Sterl. kommt, derselbe würde somit auf ungefähr 8 Sh. 10 Pce. p. Cwt. zu stehen kommen.

Abgaben in beiden Häfen.

Die **Hafenabgaben** betragen:

in Rangoon..... 6 Annas für jede Register-Tonne,
„ Bassein...... 4 Annas für jede Register-Tonne.

Skala der Lootsengebühren für Rangoon:

über	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Fuß Tiefgang,
einwärts, Rupien......	30	36	43	51	60	75	90	105	120	140	160	180	205	230	260	300	„ „
auswärts „	30	36	43	51	60	75	90	105	120	175	200	225	265	287	325	376	„ „

Lootsengebühren in Bassein:

	bis 10	14	18	20	über 20 Fuß,
aus der See bis Bassein pr. Fuß Tiefgang Rp......	8½	11	13½	16	„ 20 „
von Dalhousie nach Bassein pr. Fuß Tiefgang Rp...	5	7	9	11	„ 12 „

Ankerwerfen und Ankerlichten 16 Rupien pr. Fuß.

Lootsengebühren in die Poozendrunger Bucht und heraus, einschließlich Ankerwerfen und Ankerlichten........ 32 Rp.,

Dampfermiethe 60— 90 Pferdekraft....... 200 „
90—120 Pferdekraft....... 300 „ p. Tag,

mit weiteren 100 Rupien für die Rückfahrt,

Schiffe von Dampfern geschleppt zahlen ½ des Satzes an Lootsengebühren.

Zolltarif.

a) **Eingangsabgaben.** Bier 4 Annas, Wein 2 Rupien, Sprit

3 Rupien p. Gallon, Tabak unbearbeiteter 8 Annas, bearbeiteter 1 Rupie p. Seer; Wolle, Flachs, Hanf, Jute, Karten, Kupfer- rc. Stiche, Kunstsachen, Häute, Maschinerien, Getreide, Eis, Kohlen, Mauersteine, Steine, Bücher rc. frei. Baumwollenes Garn 5 pCt., alle anderen Artikel 10 pCt. vom Werthe.

b) Ausgangsabgaben: Hanf, Jute, Häute, gemünztes Gold, Bücher, Baumwolle, Wolle, Zucker, Rum, rohe Seide sind frei. Getreide und Hülsenfrüchte zahlen 2 Annas pr. Bazar-Maund von 82¼ Pfd., Indigo und Salpeter 3 Rupien pr. Indischen Maund; Lac-dye und Schellack 4 pCt., alle anderen Landeserzeugnisse 3 pCt. vom Werthe.

Regierungs-Maaß.

	Gereinigter Reis.	5 Theile Cargo-Reis	Paddy.
alter Korb	70 Pfd.	63 Pfd.	52 Pfd
neuer Korb oder Scheffel	62 „	57⅓ „	48 „

100 Viß gleich 365 Pfd. Englisch.

Rangoon und Bassein, den 1. Januar 1862.

Mittheilungen.

Thorn, 6. März. Die andauernd guten Wege förderten im vergangenen Monat die Zufuhr von Getreide ungemein, und wurde namentlich aus Polen eine große Quantität geliefert. Die flauen, theilweise rückgängigen Preise für Weizen in den Exportplätzen machten fernere Lieferungsverkäufe von hier aus schwierig und ließen das Geschäft in Weizen ziemlich still. Roggen dagegen wurde bei den schwankenden Preisen lebhaft gehandelt, und der größere Theil der hiesigen Lagerbestände zu annehmbaren Preisen verschlossen. Von Erbsen wurden dem hiesigen Markte im Allgemeinen nicht so große Quantitäten wie im vergangenen Jahre zugeführt; aus den vorhandenen Beständen Vieles nach den überschwemmten Elbgegenden verkauft.

Köln, 7. März. Die Verhältnisse in den Handels-Geschäften sind im Laufe des Monats Februar nicht allein denen des Monats Januar gleich geblieben, sondern haben sich noch ruhiger und todter gezeigt, und die Sammlung von Geld bei den Banquiers und den Geldinstituten hat noch mehr zugenommen. Auch im Getreidehandel herrschte kein Leben; die Zufuhren am Land-Markte sind schwächer geworden und Weizen hat wenig Frage, während sich dieselbe für Roggen noch ziemlich erhält.

St. Helena, im Februar. Im verflossenen Jahre haben 1039 Handelsschiffe von 589,165 Tonnen Tragfähigkeit, darunter 16 Dampfschiffe von 9036 Tonnen und 43 Wallfischfänger von 10,454 Tonnen hier verkehrt. Von denselben gehörten 591 der Britischen, 150 der Niederländischen, 109 der Nordamerikanischen, 82 der Französischen Flagge an. Die Preußische Flagge war nur durch 2 Fahrzeuge, die mit Kolonialwaaren von Holländisch Indien kamen, vertreten. Im Vergleich mit 1860 hat die Gesammtzahl der eingelaufenen Schiffe sich um 5 vermindert.

Literatur.

Ansichten der Volkswirthschaft aus dem geschichtlichen Standpunkte, von Wilhelm Roscher. Zweiter unveränderter Abdruck. Leipzig und Heidelberg, C. F. Winter, 1861.

Von den sieben Monographien, welche in dem vorliegenden Werke vereinigt sind, haben einzelne, insbesondere die ursprünglich in der Brockhaus'schen „Gegenwart" erschienenen Aufsätze: „Ueber Industrie im Großen und Kleinen" und „Ueber die volkswirthschaftliche Bedeutung der Maschinen-Industrie" längst schon klassischen Ruf erlangt. Wir können uns daher darauf beschränken, auf die übrigen, noch nicht so allgemein bekannten Abhandlungen aufmerksam zu machen. Unter ihnen beansprucht die „Zur Lehre von den Absatzkrisen" überschriebene insofern ein hervorragendes Interesse, als dem Verfasser das Verdienst gebührt, die Theorie dieser periodisch eintretenden Störungen des Verkehrs zum ersten Male vollständig entwickelt und wissenschaftlich begründet zu haben. Je häufiger unter den Krankheiten des wirthschaftlichen Organismus gerade die hier fragliche in neuerer Zeit aufgetreten ist, um so nothwendiger erscheint es, ihr Wesen richtig zu erkennen. Daß dies bisher keineswegs der Fall war, zeigt schon die meist gebräuchliche Bezeichnung „Handelskrisis", welche einer scharfen Diagnose nicht entspricht, da das Uebel nur in seltenen Fällen sich auf den Handelsstand beschränkt, vielmehr als eine Störung des Gleichgewichts zwischen Produktion und Konsumtion, hervorgerufen durch ein Zurückbleiben des Begehrs, ein Voraneilen des Angebots, charakterisirt werden muß. Die geistreiche Methode des Verfassers, welcher überall an die Resultate der historischen Forschung anknüpft und die wirthschaftliche Entwicklung stets in ihrem Zusammenhange mit den übrigen Richtungen des nationalen Lebens auffaßt und zur Anschauung bringt, zeigt sich in nicht minder glänzendem Lichte auch in der Abhandlung, welche den Eingang des Buches bildet, betitelt: „Ueber das Verhältniß der National-Oekonomik zum klassischen Alterthume". Nach einem kurzen Ueberblick der in der Regel nicht genügend gewürdigten Leistungen der alten Schriftsteller auf dem Gebiete der Theorie geht der Autor zur Praxis der antiken Volkswirthschaft über und weist in mannigfachen Parallelen die zum Theil höchst überraschenden Analogien zwischen dem Verkehrsleben des Alterthums und der Neuzeit nach, welche bei aufmerksamer Betrachtung beider hervortreten.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Beilage.

Nachweisung

der

in die Häfen des Preußischen Staats

im Jahre 1861

ein- und von dort ausgegangenen Seeschiffe

einschließlich der Dampfschifffahrt.

(Wegen des Schiffsverkehres im Jahre 1860 ist die Beilage zu Nr. 13 Jahrgang 1861 d. Bl. zu vergleichen.)

Länder, aus welchen die Schiffe gekommen sind.	Russische.						Schwedische.					
	Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Rußland	31	3278	14	1565	17	1713	1	117	.	.	1	117
	7	1240	5	894	2	346						
Schweden	.	.	.	.	.	.	150	6,253	72	2856	78	3397
							18	1,271	5	341	13	930
Norwegen	.	.	.	.	.	.	9	329	6	213	3	116
Dänemark	9	554	3	292	6	262	48	2,124	1	48	47	2076
	1	231	1	231								
Mecklenburg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Lübeck	1	90	.	.	1	90	1	44	.	.	1	44
Hamburg	1	416	1	416	.	.	.	.	.	.	.	.
Bremen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederlande	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Großbritannien	12	2131	6	812	6	1319	7	551	6	383	1	168
	4	576	3	461	1	115						
Frankreich	4	635	2	286	2	349	1	101	1	101	.	.
	1	231			1	231						
Spanien	1	113	1	113	.	.	.	.	.	.	.	.
Portugal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sardinien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neapel und Sicilien	.	.	.	.	.	.	3	375	3	375	.	.
Oesterreich	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Griechenland und Jonische Inseln	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Afrika (exkl. Nordküste)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südamerika, Ostküste	.	.	.	.	.	.	1	127	1	127	.	.
Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ostindien	1	387	1	387	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	60	7604	28	3871	32	3733	221	10,021	90	4103	131	5918
	13	2278	9	1586	4	692	18	1,271	5	341	13	930
Hannover	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oldenburg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	60	7604	28	3871	32	3733	221	10,021	90	4103	131	5918
	13	2278	9	1586	4	692	18	1,271	5	341	13	930
Preußen	1	246	.	.	1	246	5	183	3	112	2	71
	1	246			1	246						
Hauptsumme	61	7850	28	3871	33	3979	226	10,204	93	4215	133	5989
	14	2524	9	1586	5	938	18	1,271	5	341	13	930

Anmerkung. Die kleineren Ziffern bezeichnen die unter der Gesammtzahl befindlichen Dampfschiffe.

1861 eingegangenen Seeschiffe.

Norwegische.						Dänische.						Mecklenburgische.					
Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
		Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
24	1,155	8	436	16	719	1	21	.	.	1	21	.	.	.	.	.	.
66	2,607	7	254	59	2,353	22	768	4	102	18	666	1	173	1	173	.	.
431	18,690	283	9,369	148	9,321	118	4,100	38	1,248	80	2,852	.	.	.	.	.	.
61	2,654	2	122	59	2,532	1378 8	56,380 207	98 1	3,110 152	1280 2	53,270 145	10	1,551	.	.	10	1,551
3	246	.	.	3	246	18	501	6	167	12	334	57	8,577	.	.	57	8,577
.	.	.	.	.	.	28	1,880	3	105	25	1,775	4	657	1	145	3	512
1	43	1	43	.	.	49	992	47	928	2	64	3	603	.	.	3	603
.	.	.	.	.	.	52	1,078	49	931	3	147	.	.	.	.	.	.
11	947	3	138	8	809	9	431	6	217	3	214	9	1,268	1	152	8	1,116
4	363	2	146	2	217	5	282	4	196	1	86	7	1,504	2	410	5	1,094
45	2,544	41	1,925	4	619	95 23	9,294 4,290	93 23	8,690 4,290	2	604	76	11,728	62	9,444	14	2,284
8	771	2	142	6	629	6	398	5	221	1	177	2	375	1	182	1	193
2	229	1	64	1	165	2	190	2	190	.	.	8	1,365	8	1,365	.	.
.	.	.	.	.	.	1	86	1	86	.	.	.	.	.	.	.	.
1	118	1	118	.	.	2	142	2	142	.	.	1	207	1	207	.	.
.	.	.	.	.	.	1	72	1	72	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
657	30,367	351	12,757	306	17,610	1787 26	76,615. 4,587	359 24	16,405 4,442	1428 2	60,210 145	178	28,008	77	12,078	101	15,930
.	.	.	.	.	.	14	503	6	194	8	309	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	3	88	3	88	.	.	.	.	.	.	.	.
657	30,367	351	12,757	306	17,610	1804 26	77,206 4,587	368 24	16,687 4,442	1436 2	60,519 145	178	28,008	77	12,078	101	15,930
12	535	4	145	8	390	20	474	9	178	11	296	3	405	.	.	3	405
669	30,902	355	12,902	314	18,000	1824 26	77,680 4,587	377 24	16,865 4,442	1447 2	60,815 145	181	28,413	77	12,078	104	16,335

I. Nachweisung der im Jahre

Länder, aus welchen die Schiffe gekommen sind.	Hanseatische.						Niederländische.					
	Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Rußland	58	8,598	39	6,082	19	2516	5	541	5	541	.	.
	57	8,512	38	5,996	19	2516	1	147	1	147		
Schweden	4	364	2	152	2	212	21	1,826	8	1,036	13	790
	2	334	1	137	1	197	9	1,178	8	1,036	1	142
Norwegen	.	.	.	.	.	.	3	246	2	164	1	82
Dänemark	11	588	5	415	6	173	85	4,256	1	31	84	4,225
Mecklenburg	.	.	.	.	.	.	7	291	.	.	7	291
Lübeck	42	5,311	11	1,341	31	3970	8	490	1	53	7	437
	37	4,906	9	1,150	28	3756						
Hamburg	24	952	18	507	6	445	11	498	11	498	.	.
Bremen	5	407	3	133	2	274	31	1,541	28	1,388	3	153
Niederlande	12	2,723	10	2,301	2	422	295	24,674	139	12,793	156	11,881
	8	2,239	8	2,239			48	7,662	44	7,136	4	526
Belgien	1	56	1	56	.	.	36	2,582	29	2,095	7	487
Großbritannien	3	306	3	306	.	.	142	9,972	134	9,133	8	839
	1	215	1	215								
Frankreich	.	.	.	.	.	.	10	736	5	300	5	436
Spanien	.	.	.	.	.	.	2	154	.	.	2	154
Portugal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sardinien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neapel und Sicilien	.	.	.	.	.	.	5	418	5	418	.	.
Oesterreich	.	.	.	.	.	.	1	63	1	63	.	.
Griechenland und Jonische Inseln	1	103	1	103	.	.	.	.	.	.	.	.
Afrika (exkl. Nordküste)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südamerika, Ostküste	.	.	.	.	.	.	1	115	1	115	.	.
Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	161	19,408	93	11,396	68	8012	663	48,403	370	28,628	293	19,775
	105	16,206	57	9,737	48	6469	58	8,987	53	8,319	5	668
Hannover	.	.	.	.	.	.	7	439	2	81	5	358
Oldenburg	.	.	.	.	.	.	13	629	10	429	3	200
Zusammen	161	19,408	93	11,396	68	8012	683	49,471	382	29,138	301	20,333
	105	16,206	57	9,737	48	6469	58	8,987	53	8,319	5	668
Preußen	6	269	1	15	5	254	11	842	4	210	7	632
							1	202			1	202
Hauptsumme	167	19,677	94	11,411	73	8266	694	50,313	386	29,348	308	20,965
	105	16,206	57	9,737	48	6469	59	9,189	53	8,319	6	870

1861 eingegangenen Seeschiffe.

Belgische.						Britische.						Französische.					
Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
		Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
.	.	.	.	.	.	28	7,147	6	1,805	22	5,342	.	.	.	.	.	.
						23	6,379	4	1,488	19	4,891						
.	.	.	.	.	.	26	2,658	3	431	23	2,227	.	.	.	.	.	.
						3	431	3	431								
.	.	.	.	.	.	1	109	.	.	1	109	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	115	15,191	2	225	113	14,966	.	.	.	.	.	.
						4	892	1	85	3	807						
.	.	.	.	.	.	6	765	.	.	6	765	1	51	.	.	1	51
						3	462			3	462						
.	.	.	.	.	.	6	652	1	116	5	536	1	48	.	.	1	48
.	.	.	.	.	.	9	2,111	2	122	7	1,989	1	129	1	129	.	.
						3	872			3	872						
.	.	.	.	.	.	2	212	.	.	2	212	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	462	1	244	1	218	2	336	.	.	2	336	2	152	1	80	1	72
						1	272			1	272						
1	298	1	298	.	.	967	138,631	912	127,377	55	11,254	4	307	3	240	1	67
1	298	1	298			282	71,177	260	64,312	22	6,865						
.	.	.	.	.	.	23	2,365	19	1,922	4	443	42	3429	20	1516	22	1913
						3	693	3	693								
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	117	1	117	.	.	3	517	3	517	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1	88	1	88	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1	232	1	232	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	877	3	659	1	218	1190	171,014	950	132,835	240	38,179	51	4116	25	1965	26	2151
1	298	1	298			322	81,178	271	67,009	51	14,169						
.	.	.	.	.	.	2	120	2	120	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	877	3	659	1	218	1192	171,134	952	132,955	240	38,179	51	4116	25	1965	26	2151
1	298	1	298			322	81,178	271	67,009	51	14,169						
.	.	.	.	.	.	81	14,717	16	3,198	65	11,519	.	.	.	.	.	.
						21	5,561	11	2,562	10	2,999						
4	877	3	659	1	218	1273	185,851	968	136,153	305	49,698	51	4116	25	1965	26	2151
1	298	1	298			343	86,739	282	69,571	61	17,168						

I. Nachweisung der im Jahre

Länder, aus welchen die Schiffe gekommen sind.	Portugisische.						Neapolitanische.					
	Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten	Schiffe.	Lasten.
Rußland	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Schweden	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Norwegen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dänemark	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mecklenburg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Lübeck	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hamburg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Bremen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederlande	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Großbritannien	1	124	.	.	1	124	.	.	.	.	.	.
Frankreich	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spanien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Portugal	1	109	1	109	.	.	.	.	.	.	.	.
Sardinien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neapel und Sicilien	.	.	.	.	.	.	1	111	1	111	.	.
Oesterreich	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Griechenland und Ionische Inseln	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Afrika (exkl. Nordküste)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südamerika (Ostküste)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	2	233	1	109	1	124	1	111	1	111	.	.
Hannover	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oldenburg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	2	233	1	109	1	124	1	111	1	111	.	.
Preußen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hauptsumme	2	233	1	109	1	124	1	111	1	111	.	.

1861 eingegangenen Seeschiffe.

Nordamerikanische.						Südamerikanische (Ostküste).						Hannoversche.					
Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
		Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	136	2	136	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	93	.	.	2	93
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	141	.	.	3	141
1	448	.	.	1	448	.	.	.	.	.	.	57	1,921	8	140	49	1781
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	94	.	.	4	94
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	78	.	.	2	78
4	1491	.	.	4	1491	4	1085	4	1085	.	.	40	1,098	38	957	2	141
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	68	2,313	64	2,067	4	246
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	58	3,074	30	1,194	28	1880
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20	1,168	16	940	4	228
2	563	1	72	1	491	.	.	.	.	.	.	149	8,511	139	7,789	10	722
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7	466	3	251	4	215
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	163	2	163	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	89	1	89	.	.
1	200	1	200	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
8	2702	2	272	6	2430	4	1085	4	1085	.	.	415	19,345	303	13,726	112	5619
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	113	4,870	62	2,139	51	2731
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	694	3	146	9	548
8	2702	2	272	6	2430	4	1085	4	1085	.	.	540	24,909	368	16,011	172	8898
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9	275	5	112	4	163
8	2702	2	272	6	2430	4	1085	4	1085	.	.	549	25,184	373	16,123	176	9061

I. Nachweisung der im Jahre

Länder, aus welchen die Schiffe gekommen sind.	Oldenburgische.						Summa fremder Flaggen.					
	Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Rußland	.	.	.	.	.	.	150	20,993	74	10,565	76	10,428
							88	16,278	48	8,525	40	7,753
Schweden	2	147	.	.	2	147	294	14,889	97	5,004	197	9,885
							32	3,214	17	1,945	15	1,269
Norwegen	.	.	.	.	.	.	565	23,615	329	10,994	236	12,621
Dänemark	1	53	.	.	1	53	1776	85,720	120	4,383	1656	81,337
							8	1,420	3	468	5	952
Mecklenburg	.	.	.	.	.	.	96	10,525	6	167	90	10,358
							3	462			3	462
Lübeck	.	.	.	.	.	.	93	9,250	17	1,760	76	7,490
							37	4,906	9	1,150	28	3,756
Hamburg	.	.	.	.	.	.	147	9,418	123	4,685	24	4,733
							3	872			3	872
Bremen	16	1406	7	466	9	940	174	6,957	151	4,985	23	1,972
Niederlande	.	.	.	.	.	.	394	33,117	189	16,795	205	16,322
							56	9,901	52	9,375	4	526
Belgien	.	.	.	.	.	.	79	6,905	56	4,167	23	2,738
							1	272			1	272
Großbritannien	8	495	7	438	1	57	1512	185,455	1408	166,907	104	18,548
							311	76,556	288	69,576	23	6,980
Frankreich	1	104	.	.	1	104	104	9,380	58	4,921	46	4,459
							4	924	3	693	1	231
Spanien	.	.	.	.	.	.	15	2,051	12	1,732	3	319
Portugal	.	.	.	.	.	.	1	109	1	109	.	.
Sardinien	.	.	.	.	.	.	1	86	1	86	.	.
Neapel und Sicilien	.	.	.	.	.	.	19	2,168	19	2,168	.	.
Oesterreich	.	.	.	.	.	.	1	63	1	63	.	.
Griechenland und Jonische Inseln	1	103	1	103	.	.	5	455	5	455	.	.
Afrika (exkl. Nordküste)	1	81	1	81	.	.	1	81	1	81	.	.
Nordamerika	.	.	.	.	.	.	1	200	1	200	.	.
Südamerika, Ostküste	.	.	.	.	.	.	2	242	2	242	.	.
Westindien	.	.	.	.	.	.	1	232	1	232	.	.
Ostindien	.	.	.	.	.	.	1	387	1	387	.	.
Zusammen	30	2389	16	1088	14	1301	5432	422,298	2673	241,088	2759	181,210
							543	114,805	420	91,732	128	23,073
Hannover	2	86	2	86	.	.	138	6,018	74	2,620	64	3,398
Oldenburg	11	857	6	318	5	539	39	2,268	22	981	17	1,287
Zusammen	43	3332	24	1492	19	1840	5609	430,584	2769	244,689	2840	185,895
							543	114,805	420	91,732	123	23,073
Preußen	.	.	.	.	.	.	148	17,946	42	3,970	106	13,976
							23	6,009	11	2,562	12	3,447
Hauptsumme	43	3332	24	1492	19	1840	5757	448,530	2811	248,659	2946	199,871
							566	120,814	431	94,294	135	26,520

1861 eingegangenen Seeschiffe.

Preußische.						Summa Summarum.					
Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
		Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
114	12,180	106	11,311	8	869	264	33,173	180	21,876	84	11,297
57	7,860	56	7,707	1	153	145	24,138	104	16,232	41	7,906
79	1,841	18	393	61	1,448	373	16,730	115	5,397	258	11,333
						32	3,214	17	1,945	15	1,269
53	1,752	15	496	38	1,256	618	25,367	344	11,490	274	13,877
909	42,029	129	5,999	780	36,030	2685	127,749	249	10,382	2436	117,367
70	5,363	57	3,986	13	1,377	78	6,783	60	4,454	18	2,329
83	2,784	12	201	71	2,583	179	13,309	18	368	161	12,941
1	31			1	31	4	493			4	493
57	3,290	13	657	44	2,633	150	12,540	30	2,417	120	10,123
1	78			1	78	38	4,984	9	1,150	29	3,834
16	506	15	357	1	149	163	9,924	138	5,042	25	4,882
						3	872			3	872
34	1,038	28	924	6	114	208	7,995	179	5,909	29	2,086
50	5,411	36	3,541	14	1,870	444	38,528	225	20,336	219	18,192
13	2,005	13	2,005			69	11,906	65	11,380	4	526
68	11,896	32	4,780	36	7,116	147	18,801	88	8,947	59	9,854
						1	272			1	272
1505	242,425	1302	196,425	203	46,000	3017	427,880	2710	363,332	307	64,548
45	8,227	45	8,227			356	84,783	333	77,803	23	6,980
104	21,255	31	5,379	73	15,876	208	30,635	89	10,300	119	20,335
						4	924	3	693	1	231
20	4,620	11	2,214	9	2,406	35	6,671	23	3,946	12	2,725
8	1,541	5	851	3	690	9	1,650	6	960	3	690
.	.	.	.	.	.	1	86	1	86	.	.
.	.	.	.	.	.	19	2,168	19	2,168	.	.
1	148	1	148	.	.	2	211	2	211	.	.
.	.	.	.	.	.	5	455	5	455	.	.
.	.	.	.	.	.	1	81	1	81	.	.
1	251	1	251	.	.	2	451	2	451	.	.
.	.	.	.	.	.	2	242	2	242	.	.
.	.	.	.	.	.	1	232	1	232	.	.
.	.	.	.	.	.	1	387	1	387	.	.
3102	352,967	1755	233,927	1347	119,040	8534	775,265	4428	475,015	4106	300,250
187	23,564	171	21,925	16	1,639	730	138,369	591	113,657	139	24,712
15	1,170	9	685	6	485	153	7,188	83	3,305	70	3,883
3	537	3	537			3	537	3	537		
4	84	1	20	3	64	43	2,352	23	1,001	20	1,351
3121	354,221	1765	234,632	1356	119,589	8730	784,805	4534	479,321	4196	305,484
190	24,101	174	22,462	16	1,639	733	138,906	594	114,194	139	24,712
2497	109.646	1879	57,100	618	52,546	2645	127,592	1921	61,070	724	66,522
563	47,361	347	29,640	216	17,721	586	63,370	358	32,202	228	21,168
5618	463,867	3644	291,732	1974	172,135	11375	912,397	6455	540,391	4920	372.006
753	71,462	521	52,102	232	19,360	1319	192,276	952	146,396	367	45,880

Länder, nach welchen die Schiffe gegangen sind.	Russische. Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen. Schiffe.	Lasten.	Mit Ballast. Schiffe.	Lasten.	Schwedische. Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen. Schiffe.	Lasten.	Mit Ballast. Schiffe.	Lasten.
Rußland	23	2277	21	1824	2	453	2	105	2	105	.	.
Schweden	.	.	.	.	.	.	139	6,207	100	4557	39	1650
							18	1,271	18	1271		
Norwegen	.	.	.	.	.	.	18	498	18	498	.	.
Dänemark	7	216	7	216	.	.	50	2,291	49	2175	1	116
Mecklenburg	.	.	.	.	.	.	2	116	2	116	.	.
Lübeck	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hamburg	.	.	.	.	.	.	1	33	1	33	.	.
Bremen	.	.	.	.	.	.	2	84	2	84	.	.
Niederlande	2	233	2	233	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgien	3	475	3	475	.	.	.	.	.	.	.	.
	1	115	1	115								
Großbritannien	13	2240	13	2240	.	.	3	224	3	224	.	.
	5	802	5	802								
Frankreich	7	1233	7	1233	.	.	3	310	3	310	.	.
	5	935	5	935								
Spanien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Portugal	2	348	2	348	.	.	.	.	.	.	.	.
Sardinien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Toskana und Kirchenstaat	1	195	1	195	.	.	.	.	.	.	.	.
	1	195	1	195								
Oesterreich	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nordküste von Afrika, einschließlich Aegypten	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sonstiges Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südamerika, Ostküste	.	.	.	.	.	.	1	268	1	268	.	.
Zusammen	58	7217	56	6764	2	453	221	10,136	181	8370	40	1766
	12	2047	12	2047			18	1,271	18	1271		
Hannover	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oldenburg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	58	7217	56	6764	2	453	221	10,136	181	8370	40	1766
	12	2047	12	2047			18	1,271	18	1271		
Preußen	1	246	.	.	1	246	.	.	.	.	.	.
	1	246			1	246						
Hauptsumme	59	7463	56	6764	3	699	221	10,136	181	8370	40	1766
	13	2293	12	2047	1	246	18	1,271	18	1271		

1861 ausgegangenen Seeschiffe.

Norwegische.						Dänische.						Mecklenburgische.					
Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
		Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
6	262	5	235	1	27	7	463	7	463	.	.	3	439	.	.	3	439
13	808	11	495	2	313	25	796	25	796	.	.	3	484	1	202	2	282
497	19,409	489	19,150	8	259	188	6,684	188	6,684	.	.	2	232	2	232	.	.
29	1,135	24	918	5	217	772	19,503	749	18,999	23	504	.	.	.	.	.	.
						2	145	1	73	1	72						
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	28	2	28	.	.
.	.	.	.	.	.	1	21	1	21	.	.	.	.	.	.	.	.
1	26	1	26	.	.	43	757	43	757	.	.	.	.	.	.	.	.
1	44	1	44	.	.	109	2,302	109	2,302	.	.	.	.	.	.	.	.
28	2,267	28	2,267	.	.	130	8,401	130	8,401	.	.	21	3,049	21	3,049	.	.
18	2,019	18	2,019	.	.	25	1,829	25	1,829	.	.	11	2,058	11	2,058	.	.
49	3,998	49	3,998	.	.	378	30,090	377	29,971	1	119	115	17,927	115	17,927	.	.
						24	4,446	24	4,446								
11	975	11	975	.	.	64	4,679	64	4,679	.	.	9	1,538	9	1,538	.	.
9	1,393	9	1,393	.	.	7	586	7	586	.	.	3	419	3	419	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	309	1	309	.	.	.	.	.	.	.	.	1	318	1	318	.	.
663	32,645	647	31,829	16	816	1749	76,111	1725	75,488	24	623	170	26,492	165	25,771	5	721
						26	4,591	25	4,519	1	72						
1	86	1	86	.	.	43	1,291	43	1,291	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	5	99	5	99	.	.	.	.	.	.	.	.
664	32,731	648	31,915	16	816	1797	77,501	1773	76,878	24	623	170	26,492	165	25,771	5	721
						26	4,591	25	4,519	1	72						
10	460	4	108	6	352	28	849	5	120	23	729	3	462	.	.	3	462
674	33,191	652	32,023	22	1168	1825	78,350	1778	76,998	47	1352	173	26,954	165	25,771	8	1183
						26	4,591	25	4,519	1	72						

Länder, nach welchen die Schiffe gegangen sind.	Hanseatische.						Niederländische.					
	Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Rußland	63	9,522	43	7,247	20	2275	13	898	11	751	2	147
	63	9,522	43	7,247	20	2275						
Schweden	2	71	2	71	.	.	3	195	3	195	.	.
Norwegen	2	153	2	153	.	.	5	323	5	323	.	.
Dänemark	6	116	6	116	.	.	12	585	12	585	.	.
Mecklenburg	.	.	.	.	.	.	5	252	5	252	.	.
Lübeck	26	3,257	7	869	19	2388	1	34	1	34	.	.
	26	3,257	7	869	19	2388						
Hamburg	10	299	10	299	.	.	2	56	2	56	.	.
Bremen	10	452	10	452	.	.	33	1,305	33	1,305	.	.
Niederlande	5	323	5	323	.	.	405	31,127	405	31,127	.	.
							57	6,314	57	6,314		
Belgien	6	1,427	6	1,427	.	.	28	1,933	28	1,933	.	.
	5	1,393	5	1,393								
Großbritannien	22	3,476	22	3,476	.	.	102	7,198	98	6,951	4	247
	9	2,225	9	2,225								
Frankreich	3	535	3	535	.	.	41	3,027	41	3,027	.	.
	2	419	2	419								
Spanien	.	.	.	.	.	.	6	475	6	475	.	.
Portugal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sardinien	.	.	.	.	.	.	1	91	1	91	.	.
Oesterreich	1	103	1	103	.	.	1	90	1	90	.	.
Afrika (exkl. Nordküste)	2	639	2	639	.	.	.	.	.	.	.	.
Südamerika (Ostküste	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	158	20,373	119	15,710	39	4663	658	47,589	652	47,195	6	494
	105	16,816	66	12,153	39	4663	57	6,314	57	6,314		
Hannover	5	110	5	110	.	.	27	1,654	27	1,654	.	
Oldenburg	.	.	.	.	.	.	3	150	3	150	.	.
Zusammen	163	20,483	124	15,820	39	4663	688	49,393	682	48,999	6	494
	105	16,816	66	12,153	39	4663	57	6,314	57	6,314		
Preußen	5	234	.	.	5	234	5	521	2	203	3	318
							2	344	1	142	1	202
Hauptsumme	168	20,717	124	15,820	44	4897	693	49,914	684	49,202	9	712
	105	16,816	66	12,153	39	4663	59	6,658	58	6,456	1	202

Länder, nach welchen die Schiffe gegangen sind.	Portugisische.						Neapolitanische.					
Großbritannien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spanien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Portugal	2	233	2	233	.	.	.	.	.	.	.	.
Sardinien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterreich	.	.	.	.	.	.	1	111	1	111	.	.
Südamerika, Ostküste	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hauptsumme	2	233	2	233	.	.	1	111	1	111	.	.

1861 ausgegangenen Seeschiffe.

Belgische.								Britische.								Französische.							
Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
		Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
.	.	.	.	.	.	32	4,349	4	468	28	3,881	.	.	.	.	.	.
						1	220	1	220								
.	.	.	.	.	.	5	738	2	132	3	606	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1	40	1	40	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1	121	1	121	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	23	3,395	23	3,395	.	.	.	.	.	.	.	.
						10	2,325	10	2,325								
2	516	2	516	.	.	20	4,733	20	4,733	.	.	.	.	.	.	.	.
1	298	1	298			18	4,593	18	4,593								
1	117	1	117	.	.	945	130,186	938	129,891	7	295	.	.	.	.	.	.
						224	56,708	224	56,708								
.	.	.	.	.	.	130	19,399	130	19,399	.	.	51	4116	51	4116	.	.
						53	13,136	53	13,136								
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	3	537	3	537	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	1	287	1	287	.	.	.	.	.	.	.	.
1	244	1	244	.	.	1	401	1	401	.	.	.	.	.	.	.	.
4	877	4	877	.	.	1162	204,186	1124	159,404	38	4,782	51	4116	51	4116	.	.
1	298	1	298			306	76,982	306	76,982								
.	.	.	.	.	.	2	173	2	173	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	877	4	877	.	.	1164	204,395	1126	159,577	38	4,782	51	4116	51	4116	.	.
1	298	1	298			306	76,982	306	76,982								
.	.	.	.	.	.	102	19,630	14	2,851	88	16,779	.	.	.	.	.	.
						35	9,211	10	2,459	25	6,752						
4	877	4	877	.	.	1266	183,989	1140	162,428	126	21,561	51	4116	51	4116	.	.
1	298	1	298			341	86,193	316	79,441	25	6,752						

Nordamerikanische.						Südamerikanische (Ostküste).					
7	2485	7	2485	.	.	.	.	.	.	.	.
1	217	1	217	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	2	444	2	444	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	2	641	2	641	.	.
8	2702	8	2702	.	.	4	1085	4	1085	.	.

II. Nachweisung der im Jahre

Länder, nach welchen die Schiffe gegangen sind.	Hannoversche.						Oldenburgische.					
	Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Rußland	3	188	3	188	.	.	3	263	.	.	3	263
Schweden	9	455	9	455	.	.	1	83	1	83	.	.
Norwegen	11	551	11	551	.	.	.	.	.	.	.	.
Dänemark	19	714	19	714	.	.	.	.	.	.	.	.
Mecklenburg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Lübeck	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Hamburg	24	414	24	414	.	.	.	.	.	.	.	.
Bremen	57	1,583	57	1,583	.	.	18	1527	18	1527	.	.
Niederlande	104	4,904	104	4,904	.	.	3	129	3	129	.	.
Belgien	14	802	14	802	.	.	.	.	.	.	.	.
Großbritannien	111	6,217	111	6,217	.	.	12	779	12	779	.	.
Frankreich	10	634	10	634	.	.	3	145	3	145	.	.
Spanien	2	169	2	169	.	.	.	.	.	.	.	.
Portugal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sardinien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Toskana und Kirchenstaat	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterreich	1	74	1	74	.	.	.	.	.	.	.	.
Nordküste von Afrika, einschließlich Aegypten	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sonstiges Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südamerika, Ostküste	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	365	16,705	365	16,705	.	.	40	2926	37	2663	3	263
Hannover	154	6,919	153	6,912	1	7	1	71	1	71	.	.
Oldenburg	7	232	7	232	.	.	3	166	3	166	.	.
Zusammen	526	23,856	525	23,849	1	7	44	3163	41	2900	3	263
Preußen	9	384	4	142	5	242	1	85	1	85	.	.
Hauptsumme	535	24,240	529	23,991	6	249	45	3248	42	2985	3	263

1861 ausgegangenen Seeschiffe.

Summa fremder Flaggen.						Preußische.						Summa Summarum.					
Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
		Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
155	18,766	96	11,281	59	7,485	153	17,301	103	10,730	50	6,571	308	36,067	199	22,011	109	14,056
64	9,742	44	7,467	20	2,275	62	8,603	61	8,450	1	153	126	18,345	105	15,917	21	2,428
200	9,837	154	6,986	46	2,851	81	5,340	64	2,482	17	2,858	281	15,177	218	9,468	63	5,709
18	1,271	18	1,271			1	128	1	128			19	1,399	19	1,399		
724	27,890	716	27,631	8	259	57	2,591	57	2,591	.	.	781	30,481	773	30,222	8	259
895	24,560	866	23,723	29	837	850	27,572	847	27,437	3	135	1745	52,132	1713	51,160	32	972
2	145	1	73	1	72	70	5,357	69	5,265	1	92	72	5,502	70	5,338	2	164
9	396	9	396	.	.	71	1,240	70	1,209	1	31	80	1,636	79	1,605	1	31
						1	31			1	31	1	31			1	31
38	3,312	9	924	19	2,388	43	1,031	43	1,031	.	.	71	4,343	52	1,955	19	2,388
26	3,257	7	869	19	2,388	1	78	1	78			27	3,335	8	947	19	2,388
81	1,585	81	1,585	.	.	14	234	14	234			95	1,819	95	1,819	.	.
231	7,416	231	7,418	.	.	42	1,074	41	1,059	1	15	273	8,492	272	8,477	1	15
721	53,828	721	53,828	.	.	121	12,185	121	12,185	.	.	842	66,013	842	66,013	.	.
67	8,639	67	8,630			16	2,731	16	2,731			83	11,370	83	11,370		
127	15,792	127	15,792	.	.	84	14,029	84	14,029	.	.	211	29,821	211	29,821	.	.
25	6,399	25	6,399			1	220	1	220			26	6,619	26	6,619		
1758	204,937	1746	204,276	12	661	1118	185,929	1116	185,642	2	287	2876	390,866	2862	389,918	14	948
262	64,181	262	64,181			43	7,578	42	7,388	1	190	305	71,759	304	71,569	1	190
332	36,591	332	36,591	.	.	306	48,886	306	48,886	.	.	638	85,477	638	85,477	.	.
60	14,490	60	14,490									60	14,490	60	14,490		
28	3,259	28	3,259	.	.	19	4,410	19	4,410	.	.	47	7,669	47	7,669	.	.
7	1,118	7	1,118	.	.	4	651	4	651	.	.	11	1,769	11	1,769	.	.
3	535	3	535	.	.	3	311	3	311	.	.	6	846	6	846	.	.
1	195	1	195	.	.	1	117	1	117	.	.	2	312	2	312	.	.
1	195	1	195									1	195	1	195		
4	378	4	378	.	.	.	.	.	.	.	.	4	378	4	378	.	.
.	.	.	.	.	.	1	113	1	113	.	.	1	113	1	113	.	.
3	926	3	926	.	.	.	.	.	.	.	.	3	926	3	926	.	.
7	2,181	7	2,181	.	.	2	513	1	333	1	180	9	2,694	8	2,514	1	180
5314	413,504	5141	399,023	173	14,481	2970	323,527	2895	313,450	75	10,077	8284	737,031	8086	712,473	248	24,558
525	108,319	485	103,584	40	4,735	195	24,726	191	24,260	4	466	720	133,045	676	127,844	44	5,201
233	10,304	232	10,297	1	7	27	1,471	27	1,471	.	.	260	11,775	259	11,768	1	7
						1	179	1	179			1	179	1	179		
18	647	18	647	.	.	1	21	1	21	.	.	19	668	19	668	.	.
5565	424,455	5391	409,967	174	14,488	2998	325,019	2923	314,942	75	10,077	8563	749,474	8314	724,909	249	24,565
525	108,319	485	103,584	40	4,735	196	24,905	192	24,439	4	466	721	133,224	677	128,023	44	5,201
164	22,871	30	3,509	134	19,362	2515	206,383	1920	152,149	595	54,234	2679	229,254	1950	155,658	729	73,596
38	9,801	11	2,601	27	7,200	560	45,762	377	30,854	183	14,908	598	55,563	388	33,455	210	22,108
5729	447,326	5421	413,476	308	33,850	5513	531,402	4843	467,091	670	64,311	11242	978,728	10264	880,567	978	98,161
563	118,120	496	106,185	67	11,935	756	70,667	569	55,293	187	15,374	1319	188,787	1065	161,478	254	27,309

III. General-Uebersicht

der in die Häfen des Preußischen Staates 1861 und 1860 ein- und von dort ausgegangenen Seeschiffe [1]).

Schiffe.	Eingegangen.						Ausgegangen.					
	Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.		Zahl der Schiffe.	Deren Lastenzahl.	Davon beladen.		Mit Ballast.	
			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.			Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
a. Unter fremder Flagge im Jahre 1861	5,757	448,530	2811	248,659	2946	199,871	5,729	447,326	5,421	413,476	308	33,850
%			43,55	46,01	59,88	53,73			52,82	46,96	31,49	34,48
„ „ 1860	5,306	397,217	2791	215,163	2515	182,054	5,280	396,974	4,846	353,104	434	43,870
%			43,22	46,25	60,23	53,02			50,17	48,27	37,48	39,96
1861 mehr	451	51,313	20	33,496	431	17,817	449	50,352	575	60,872	.	.
%			0,33	.	.	0,71			2,65	.	.	.
1861 weniger	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	126	10,020
%			.	0,24	0,35	.			.	1,31	5,99	5,48
b. Unter Preußischer Flagge im Jahre 1861	5,618	463,867	3644	291,732	1974	172,135	5,513	531,402	4,843	467,091	670	64,311
%			56,45	53,99	40,12	46,27			47,18	53,04	68,51	65,52
„ „ 1860	5,328	411,358	3667	250,055	1661	161,303	5,537	444,363	4,813	378,452	724	65,911
%			56,78	53,75	39,77	46,98			49,83	51,73	62,52	60,04
1861 mehr	390	52,509	.	41,677	313	10,832	.	87,039	30	88,639	.	.
%			.	0,24	0,35	.			.	1,31	5,99	5,48
1861 weniger	.	.	23	.	.	.	27	.	.	.	54	1,600
%			0,33	.	.	0,71			2,65	.	.	.
Ueberhaupt a. und b. im Jahre 1861	11,375	912,397	6455	540,391	4920	372,006	11,242	978,728	10,264	880,567	978	98,161
„ „ 1860	10,634	808,575	6458	465,218	4176	343,357	10,817	841,337	9,659	731,556	1158	109,781
1861 mehr	741	103,822	.	75,173	744	28,649	425	137,391	605	149,011	.	.
1861 weniger	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	180	11,620

[1]) Die stärkeren Zahlen weisen die Theilnahme der fremden und Preußischen Flagge am Gesammtverkehre in Prozenten nach.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift
für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.
Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 12. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 21. März 1862.

Gesetzgebung.

Städtische Hafenabgaben in Antwerpen.

(Annales du commerce extérieur.)

Der Gemeinderath,

Nach Durchsicht des provisorischen Tarifs vom 11. August 1860, betreffend die Abgabe, welche die in die Bassins oder Kanäle einlaufenden Segelschiffe an die Stadt zu zahlen haben;

Nach Durchsicht des vom 26. Oktober 1839 datirten Tarifs der von den Dampfschiffen zu entrichtenden Hafen- und Bassinabgaben;

Nach Durchsicht des Beschlusses vom 31. Mai 1823, betreffend die für die Binnenfahrzeuge und Flußdampfer, welche nicht in die Bassins einlaufen, noch bestehende Quai-Abgabe,

beschließt:

Art. 1.

Segelschiffe und Seedampfer, welche in die Bassins oder die Kanäle einlaufen, haben an die Stadt eine einzige Abgabe nach folgendem Tarif zu entrichten:

Tonnengehalt der Schiffe (nach der Messung der Belgischen Zollbehörde).	Betrag der Abgabe per Tonne, ohne die Zuschläge.
100 Tonnen und darunter	40 Centimen
von 101—150 Tonnen......................	45 »
» 151—200 »	50 »
» 201—250 »	55 »
» 251—300 »	65 »
301 Tonnen und darüber..................	70 »

Art. 2.

Segelschiffe, welche auf der Rhede bleiben und daselbst eine Ladung oder Löschung vornehmen, zahlen die Hälfte der obigen Abgabe.

Wenn sie keine Operation vornehmen, sind dieselben von jeder Abgabe frei.

Gleichermaßen sollen die nach dem oberen Theile des Flusses bestimmten Schiffe, welche zu leichtern genöthigt sind, befreit sein, vorausgesetzt, daß die Leichter ebenfalls den Fluß hinaufgehen.

Art. 3.

Segelschiffe, welche im Laufe eines Jahres (vom ersten Einlaufen des Schiffes in das Bassin gerechnet) mehr als zwei Reisen nach dem Hafen von Antwerpen machen, sollen eine Ermäßigung der Abgabe um ¼ für die dritte Reise, ½ für die vierte Reise und ¾ für die fünfte und jede weitere Reise erhalten.

Seedampfer, welche innerhalb desselben Jahres mehr als zwei Male in die Bassins einlaufen, genießen dieselben Ermäßigungen.

Art. 4.

Seedampfer, welche auf der Rhede, an den Landungsplätzen oder an einem Quai des Flusses laden oder löschen, zahlen pro Tonne

für jede der 10 ersten Reisen...... 22 Cent.
für jede der 10 folgenden Reisen .. 15 »
für jede weitere Reise............ 10 »

Zum Eintritt der ermäßigten Abgabensätze ist erforderlich, daß die Reisen innerhalb desselben Jahres (vom 1. Januar bis 31. Dezember) stattfinden.

Art. 5.

Die Segelfahrzeuge und Dampfboote des Inneren, mit Einschluß der Bugsirdampfer, welche in die Bassins einlaufen, haben zu entrichten:

bei weniger als 50 Tonnen Tragfähigkeit 10 Cent. per Tonne
bei 50 und mehr Tonnen Tragfähigkeit . 30 » » "

Mit Rücksicht auf die Geringfügigkeit des Satzes von 10 Centimen sollen die Fahrzeuge von weniger als 50 Tonnen die Abgabe von 10 Centimen bei jeder Reise zum vollen Betrage entrichten.

Die Fahrzeuge von 50 Tonnen und darüber genießen die durch den Art. 3 bewilligten Ermäßigungen.

Art. 6.

Die Segelfahrzeuge und Dampfboote des Innern, mit Einschluß der Bugsirdampfer, welche auf der Rhede, an

einem Landungsplatze oder an einem Quai des Flusses laden oder löschen, zahlen bei jeder Reise, und zwar:

die weniger als 30 Kubikmeter messenden .... 4 Cent. per Kubikmeter,
die 30 und mehr Kubikmeter messenden .... 6. » » »

Doch soll der Gesammt-Betrag 3 Frcs. nicht übersteigen.

Art. 7.

Die Boote, welche den täglichen Fahrdienst nach Tamisa, Boom &c. bewirken, haben ohne Unterschied ihrer Tragfähigkeit 50 Centimen für die Reise zu zahlen, wenn sie nur einmal am Tage fahren. Machen sie an demselben Tage mehrere Reisen, so zahlen sie für alle zusammen nur 50 Centimen.

Art. 8.

Fahrzeuge für die See- und Flußfischerei, Baggerfahrzeuge und Ballastkähne sind sowohl in den Bassins als an den Quais des Flusses von allen Abgaben befreit.

Art. 9.

Schiffe, welche auf einer und derselben Reise, auf der Rhede und in den Bassins Operationen vornehmen, sollen nur der Bassin-Abgabe unterliegen.

Art. 10.

Gegen Zahlung der betreffenden Abgaben für den Aufenthalt in den Bassins[1]) können die Schiffe daselbst drei Monate verweilen.

Nach Ablauf dieser Frist haben sie 5 Centimen per Tonne und Monat zu entrichten. Der angefangene Monat wird für voll gerechnet.

Art. 11.

Die Abgaben finden auf alle Schiffe Anwendung, ohne Unterschied, ob sie in die erste oder die zweite Reise, oder welche andere es sein mag, placirt sind.

Art. 12.

Die Abgaben müssen vor der Abreise der Schiffe berichtigt werden. Die in den Bassins befindlichen Schiffe dürfen dieselben nicht verlassen, bevor nicht die Quittung bei dem Schleusenvorsteher vorgezeigt ist.

Gegeben im Juni 1861.

Neues Zollgesetz in Columbia (Neu-Granada).

Nachdem die frühere Republik Neu-Granada sich unlängst in einen Bundesstaat unter dem Namen »Vereinigte Staaten von Columbia« umgewandelt hat, ist von der Bundesregierung unterm 16. Oktober 1861 ein neues Zollgesetz erlassen worden, dessen wesentlichste Bestimmungen in einem durch Hunts merchants magazine veröffentlichten Berichte des Nordamerikanischen Konsuls zu Colon-Aspinwall mitgetheilt sind. Sie lauten dahin:

Art. 10. Die folgenden Plätze werden zu Einfuhr-, Ausfuhr- und Entrepothäfen erklärt: Santa Marta, Cartagena, Sabanilla, Rio Hacha und Zispata am Atlantischen Meer; Arraca und Meta; Quibdio; Cucuta, an der Grenze gegen Venezuela; Carlosama an der Grenze gegen Ecuador.

Art. 11. Die folgenden Plätze werden zu Freihäfen erklärt: Buenaventura, Tumaco und Iscuande am Stillen Ocean; die Häfen des Bezirks Caqueta im Staate Cauca; die Häfen des Archipels von San Andres im Staate Bolivar.

Konsuln sind nur in den Einfuhr- und Ausfuhrhäfen zugelassen.

Art. 14. Die Eingangsabgaben sollen von dem Bruttogewicht der Kolli erhoben werden.

Die folgenden Artikel sollen 5 Centavos per Kilogramm entrichten: Waaren in Ballen, Kisten oder beliebigen hölzernen Behältnissen ohne inneres oder äußeres Futter oder Metallumhüllung, oder welche ohne alle Umhüllung eingeführt werden.

Diesen gleichgestellt, mögen sie verpackt sein oder nicht, sind rohe Lebensmittel, unverarbeiteter Stahl, Pech oder Theer, Quecksilber, Kupfer und Bronze in Blöcken, kupferne Kessel oder Kochgefäße, Zink in Barren, verarbeitetes Eisen ohne Beimischung von Stahl, gewöhnliche Seife in Stücken, Maschinen, Ackerbauwerkzeuge und Handwerksgeräthe, lohgare Häute und Felle, rohes und verarbeitetes Blei, Schießpulver, Fensterglas, Wein in Fässern und Gebinden, Zinkblech, Weißblech, Porzellanwaaren in Körben.

Waaren, welche unter den vorstehend genannten nicht begriffen sind, zahlen 30 Centavos per Kilogr. Derselbe Satz ist von Passagiergepäck zu entrichten.

Art. 16. Keinem Zoll unterliegen die nachstehenden Artikel: Gedruckte Bücher, Druckpapier, Steinkohlen, Eis, Fahrzeuge zur Binnen- oder Küstenschifffahrt in Stücken oder komplet, lebende Thiere, fremde gesetzmäßige Münzen.

Art. 18. Die Niederlagegebühr beträgt 40 Centav. für jede 100 Kilogr. Bruttogewicht.

Art. 19. An Tonnengeldern haben Fahrzeuge, welche nicht über 100 Tonnen fassen, 40 Centav. per Ton; über 100 Tonnen von den ersten 100 Tonnen 40 Centav. per Ton, und für jede Tonne darüber 20 Centav. zu entrichten.

Art. 21. Tonnengelder müssen in allen Häfen, mit Einschluß der Freihäfen, gezahlt werden. Fahrzeuge, welche sich vertragsmäßig verpflichten, die Korrespondenz der Republik regelmäßig und unentgeltlich zu befördern, sind vom Tonnengelde befreit.

Art. 24. Ausgangsabgaben sind nur von Chinarinde und Tabak inländischen Ursprungs, nach dem Satze von 2 Centav. per Kilogr., zu entrichten.

Art. 25. Alle Eingangs- und Ausgangsabgaben müssen zu 50 pCt. in Schatzscheinen, 10 pCt. in schwebender Schuld fünfter Klasse und der Rest in baarem Gelde oder in schwebender Schuld sechster Klasse, herrührend von den Zinskoupons der auswärtigen Schuld, bezahlt werden.

Art. 27. Die Niederlagegebühren sind in Schatzscheinen oder in baarem Gelde zu bezahlen.

Der neue Tarif tritt in Kraft 120 Tage nach dem Datum dieser Verordnung.

Die Strafen für Uebertretungen des Gesetzes sind sehr strenge. Schiffe, deren Führer nicht ihren Klarirungsschein, Schiffsregister und

[1]) S. Art. 1. und 3—5. dieses Tarifs.

Musterrolle vorlegen, oder in dem Manifest ein oder mehrere Kolli, deren Bruttogewicht über 25 Kilogr. beträgt, weglassen, unterliegen der Konfiskation. Der Versuch der Einschmuggelung von Waaren zieht die Zahlung des doppelten Zolles nach sich. Wer ein unvollständiges oder gar kein Manifest einreicht, hat einen Zollzuschlag von 10 pCt. zu zahlen und muß sich die Untersuchung der Ladung, Stück für Stück, gefallen lassen. Fehlen andere Papiere, so tritt eine Strafe von 50 bis zu 1000 Piastern ein. Gleicher Strafe verfallen diejenigen, in deren Manifeste mehr Güter aufgeführt sind, als sich an Bord befinden.

Statistik.

Die Seehäfen des nördlichen Chinas.

(Von einem Mitgliede der Ostasiatischen Expedition.)

Die drei durch den Vertrag von Peking dem Europäischen Handel geöffneten Häfen Tientsin, Gentai und Niu-tschwang gehören zu den bedeutendsten Handelsplätzen Chinas; ja Tientsin, gewissermaßen der Hafen Pekings, wird allgemein von den Chinesen als der reichste bezeichnet.

1. Tientsin

liegt in der Provinz Tschi-li oder Pe-tschi-li und ist der Hauptort des Departements Tien-tsin-fu. An dem Punkte gelegen, wo der Kaiserkanal in den Pei-ho mündet, vermittelt Tientsin auf der einen Seite den Verkehr Pekings mit den südlichen Provinzen, durch den Kaiserkanal und den bis auf 12 Engl. Meilen von Peking bis nach Tungtschau für kleinere Dschunken schiffbaren Pei-ho, während es auf der anderen Seite, nur 36—40 Engl. Meilen von der Mündung des Pei-ho entfernt, manche Vortheile eines Seehafens genießt.

Ausfuhr. Der hauptsächlichste Export-Artikel Tientsins besteht in Salz, das an der flachen Meeresküste, rechts und links von der Mündung des Pei-ho in den Golf von Pe-tschi-li, auf einer Strecke von ungefähr 40 Engl. Meilen, in ungeheuren Quantitäten gewonnen wird. Das Salz bleibt längere Zeit in großen Haufen, mit Matten und Erde bedeckt, an der Seeküste liegen und wird dann auf Böten und kleineren Dschunken nach Tientsin gebracht, von wo es weiter in das Innere verschickt wird. Der Salzhandel ist Kaiserliches Monopol und wird an Kaufleute verpachtet, die außer einem sehr hohen Pachtpreise noch sehr viele Lokalzölle entrichten müssen, so daß z. B. auf der kurzen Strecke von Ta-ku an der Mündung des Pei-ho bis Tientsin der Preis des Salzes fast verdoppelt wird.

Steinsalzminen finden sich an verschiedenen Orten, so auch in der Nähe von Tientsin und Tsang-tschau, doch ist das Salz nach der Aussage der Chinesen selbst von schlechter Qualität und wird wenig oder gar nicht exportirt.

Steinkohlen, ebenfalls von geringer Qualität, kommen in verschiedenen Departements der Provinz Tchi-li vor; die nächste Mine ist 200 Li, d. h. ca. 60 Engl. Meilen von Tientsin entfernt.

Andere Export-Artikel Tientsins, die indessen entweder nur einen sehr unbedeutenden Handelsartikel bilden oder auch nur reexportirt werden, sind: Bohnen, Bergkrystall, einige Halbedelsteine, Decken, Häute; Pelze und wollene Stoffe aus Rußland importirt; Thee und Seide, die aus dem Süden kommen und nach Rußland exportirt werden; Seide und Baumwolle, die ebenfalls aus dem Süden kommen und über Tientsin nach der Provinz Quan-tung (oder Lio-tung) gebracht werden.

Einfuhr. Den Haupt-Import-Artikel Tientsins bildet Getreide, das jährlich auf ungefähr 6000 Dschunken aus den südlicheren Provinzen, besonders Schan-tung und Kiang-su theils auf dem Seewege, theils auf dem Kaiserkanal nach Tientsin und von da weiter nach Peking gebracht wird.

Reis wird ebenfalls in großen Quantitäten auf dem Kaiserkanal nach der Hauptstadt gebracht, doch weniger als Verkaufs-Artikel, denn als Tribut der südlicheren Staaten und ausschließlich für den Kaiserlichen Hofhalt bestimmt. Die Reiseinfuhr auf Europäischen Schiffen ist höchst unbedeutend.

Andere Import-Artikel sind: Zucker (Kandis), Papier und Indigo aus Amoy; Tabak aus Quan-tung; Chinesische Medikamente aus Fo-kien; Thee und Seide (roh), theils zur Fabrikation in der Provinz, theils zum Reexport nach Rußland und Quan-tung (Lio-tung).

Die Zahl der jährlich Tientsin anlaufenden Dschunken kann auf über 10,000 angeschlagen werden.

Dieser bedeutende Handelsverkehr hatte schon längst die Aufmerksamkeit der in China ansässigen Europäer auf sich gezogen und die Hoffnung erweckt, daß, wenn Tientsin dereinst dem Europäischen Handel eröffnet werden sollte, sich dort eine bedeutende Absatzquelle für baumwollene und wollene Gewebe, sowie für Reis und Getreide, durch Europäische Schiffe importirt, eröffnen würde. Gützlaff sagt schon von Tientsin in seinem im Jahre 1838 erschienenen „China opened": „Wenn der Britische Verkehr hier gestattet wäre, so würde der Handel mit Manufakturwaaren höchst wahrscheinlich den von Kanton überflügeln, da nach Englischen Wollenstoffen großer Begehr ist."

Diese Hoffnungen sollen sich nun bis jetzt in ihrem ganzen Umfange wenigstens nicht erfüllt haben, doch muß man gegen solche Klagen der in China ansässigen Kaufleute sehr vorsichtig sein, da sie, wenn auch nicht ganz unbegründet, doch meistens sehr übertrieben sind. Größere Quantitäten baumwollener Stoffe sind importirt und auch verkauft worden, aber der darauf realisirte Gewinn ist bedeutend geringer gewesen als man erwartete, d. h. die in Tientsin für baumwollene Waaren bezahlten Preise erreichen nicht die Höhe der durchschnittlich in Schanghai gezahlten.

Ebenso haben wollene Stoffe bis jetzt die Konkurrenz mit den von Rußland her importirten nicht aushalten können, doch dürfte darin eine bedeutende Aenderung eintreten, sowie die Thee-Einfuhr in die Ostseehäfen Rußlands die Russischen Händler zu Kiachta, die den Theehandel bis jetzt als Monopol in ihren Händen hatten, außer Stande setzt, die Russischen Tuchwaaren unter dem Kostenpreise zu verkaufen, wie sie das bis jetzt zu thun vermochten, da sie der beim Verkauf des Thees in Rußland erzielte hohe Preis die Verluste beim Tuchhandel übersehen ließ. Nach der Aufhebung dieses Monopols muß das Fallen der Theepreise in Rußland den Preis der Russischen Tücher erhöhen, so daß Englische, Holländische und Deutsche Wollenwaaren leicht mit den Russischen, welche bis jetzt stets von sehr geringer Qualität waren, werden konkurriren können. Wünschenswerth wäre es nur, wenn auch von Deutscher Seite der Versuch gemacht würde, Deutschem Fabrikat in Tientsin, Gentai und Niu-tschwang Absatzquellen für den Norden von China zu eröffnen, ehe die Engländer sich des Marktes bemächtigt haben, denn wenn dies einmal geschehen ist, dürfte es bei dem zähen Festhalten der Chinesen an einmal günstig aufgenommenen Fabrikaten schwer ja unmöglich für die Deutschen Waaren sein, mit den Englischen zu konkurriren.

Der Versuch, auf Europäischen Schiffen vom Süden her nach Tientsin Reis zu importiren, ist vollständig mißglückt, da die von den Chinesen gebotenen Preise kaum die Kosten der Fracht deckten. Die Ursachen dieser bis jetzt nicht sehr günstigen Resultate des Europäischen Importhandels sind wohl auf der einen Seite in den stets mehr oder weniger vorhandenen Schwierigkeiten bei Eröffnung jeder neuen Absatzquelle, auf der anderen in der weiten Entfernung Tientsins von der eigentlichen Rhede und in der die Mündung des Pei-ho versperrenden Barre zu suchen. Europäische Schiffe sind gezwungen, 5 bis 6 Engl. Meilen vor der Mündung des Pei-ho zu

ankern, und die Barre kann bei gewöhnlicher Fluth nur von Schiffen bis zu 7 Fuß, bei der höheren, monatlich nur zweimal eintretenden, von Schiffen bis zu 11½ Fuß Tiefgang passirt werden. Der größere Theil der Schiffe muß daher auf der auf dem Wasserwege ca. 45 Engl. Meilen von Tientsin entfernten offenen Rhede liegen bleiben und dort die Waaren zum Weitertransport auf kleinere Dschunken umladen, wodurch natürlich ein bedeutender Zeitverlust und unverhältnißmäßige Erhöhung der Kosten entsteht. Außerdem sind alle Schiffe gezwungen, mit Ballast zurückzugehen, da sie selbst die wenigen Export-Artikel nicht als Rückfracht nach einem Chinesischen Hafen nehmen können.

Export-Artikel für den Europäischen Handel existiren, wie schon gesagt, in Tientsin gar nicht; in der ersten Zeit wurde viel Gold nach Schanghai exportirt und darauf ein sehr bedeutender Gewinn realisirt, doch sind die Preise des Goldes in der letzten Zeit so in die Höhe gegangen daß mit den letzten Posten nichts davon exportirt worden ist.

Ein Faktor der wahrscheinlich, je mehr der Europäische Import zunimmt, an Bedeutung gewinnen wird, sind die großen Messen oder Märkte, zu denen sich die Chinesischen Kaufleute Tientsins begeben.

Die bedeutendsten dieser Messen sind:

- beim Tempel von Kuï-ling (Kreis Ho-kien, Provinz Tchi-li), 350 Li (ca. 100 Engl. Meilen) von Tientsin entfernt, im zweiten Monat des Chinesischen Jahres;
- beim Tempel von Maön-tchau (Departement Gen-keu, Provinz Tschi-li), 200 Li (ca. 60 Engl. Meilen) von Tientsin, im vierten Monat des Chinesischen Jahres;
- beim Gu-tze und Te-ku-Tempel (Kreis Te-yuen, Provinz Tschan-si), 1200 Li (ca. 360 Engl. Meilen) von Tientsin, im fünften Monat des Chinesischen Jahres;
- beim Ki-tschau-Tempel (Kreis Paön-ting, Provinz Tchi-li), 300 Li (ca. 90 Engl. Meilen) von Tientsin, im neunten Monat des Chinesischen Jahres;
- in Paon-ting, der Hauptstadt der Provinz Tchi-li, 300 Li von Tientsin, im zehnten Monat des Chinesischen Jahres.

Zu allen diesen Messen werden von den Chinesen Europäische Waaren gebracht, solche eingeschlossen, die aus Rußland importirt werden; ebenso finden Chinesische Droguen und andere inländische Erzeugnisse guten Absatz; zu den im Herbst stattfindenden Messen kommen Häute und Pelze aus der Mongolei.

Schifffahrt. Was den Europäischen Schiffsverkehr anbetrifft, so sind vom 1. April 1861, an welchem Tage der Hafen von Tientsin eröffnet wurde, bis zum 30. August desselben Jahres 86 Handelsschiffe bei dem für Europäische Schiffe errichteten Zollamt angemeldet worden; davon waren

unter Englischer Flagge	33
„ Amerikanischer Flagge	14
„ Französischer Flagge	2
„ Dänischer Flagge	2
„ Deutschen Flaggen (besonders Hamburger und Bremer)	35
	86

Der Gehalt dieser Schiffe kann durchschnittlich zu 215 Tonnen angenommen werden.

Unter den Englischen Schiffen waren mehrere, die ausschließlich mit Vorräthen aller Art für das in Tientsin garnisonirende Englische circa 3500 Mann starke Occupations-Corps geladen waren, überhaupt kann man die ausschließlich für den Gebrauch von Europäern importirten Waaren auf ungefähr $\frac{1}{10}$ des gesammten Imports veranschlagen.

Von den Deutschen Schiffen waren der größere Theil von Chinesischen Kaufleuten in Schanghai u. s. w. für den monatlichen Preis von 1000 Dollars gechartert worden, wobei es dem Kapitain noch frei steht, sogenannte Kajütengüter an Bord zu nehmen.

Schon seit längerer Zeit ziehen es die Chinesischen Kaufleute vor, Waaren, die sie von einem Hafen nach dem andern schicken, auf Europäische Schiffe zu verladen, da sie einerseits dadurch größere Sicherheit gegen Seeräuber und Stürme erlangen, andererseits die Ladungen versichern können. Diese ganze Kabotage ist fast ausschließlich in Deutschen Händen und wird wahrscheinlich einen noch bedeutend größeren Umfang gewinnen, wenn das Chinesische Gouvernement die Bestimmung aufhebt, daß Chinesische Waaren, die auf Europäischen Schiffen von einem Chinesischen Hafen nach dem andern geführt werden, einen doppelten Zoll, nämlich Export- und Importzoll bezahlen müssen.

Offen für die Schifffahrt sind der Golf von Pe-tschi-li und der Pei-ho von Ende März bis Ende Oktober; später machen Stürme und Eis die Schifffahrt gefährlich resp. unmöglich.

2. Gen-tai,

gewöhnlich Tschifu genannt, liegt im Departement Teng-tschu-fu, der Provinz Schan-tung. Die zahlreichen Flüsse, deren bedeutendster, der Tatsin-ho, in Verbindung mit dem Kaiserkanal steht, sowie dieser Kanal selbst, welcher den westlichen Theil dieser Provinz durchfließt, bieten große Vortheile für den Binnenhandel, während zahlreiche Dschunken den Verkehr mit dem Süden, hauptsächlich mit Canton und Fo-kien, sowie mit Tientsin und der Mantschurei vermitteln. Die günstige Lage der ganzen Provinz, welche mit ihren zahlreichen guten Häfen Corea, Quan-tung und Japan sehr nahe liegt, läßt erwarten, daß sich der schon sehr lebhafte Handel nach Quantung und Corea noch vermehren und jährlich an Bedeutung gewinnen wird.

Der Hafen von Gen-tai ist ganz vorzüglich; durch vorliegende Inseln vollständig geschützt, hat er fast überall 6 und mehr Faden Tiefe und die Schiffe können dicht am Lande liegen; außerdem hat er den Vortheil, das ganze Jahr hindurch dem Handel offen zu sein. Der Verkehr von Chinesischen Dschunken ist sehr bedeutend, es liegen gewöhnlich zwischen 150 und 200 im Hafen und häufig kommen Karawanen aus dem Innern, die 500 und mehr Maulthiere mit sich führen, auf denen sie hauptsächlich Bohnen und Erbsen bringen und Englische Manufakturwaaren, die aus dem Süden importirt werden, zurücknehmen.

Die Anzahl der Europäischen Schiffe, welche Gen-tai seit dem 1. April d. J. besucht haben, ist ziemlich bedeutend, wenn auch etwas geringer als die der auf der Rhede von Tientsin eingetroffenen und der Verkehr würde wahrscheinlich noch bedeutend größer gewesen sein, wenn die Chinesische Regierung den Europäischen Schiffen nicht die Ausfuhr von Bohnen und Bohnenkuchen aus den nördlichen Häfen untersagte. — Als ein Kuriosum verdient erwähnt zu werden, daß Gen-tai in diesem Jahre von fünf großen Siamesischen Schiffen besucht worden ist, die, wenn auch ganz nach Europäischem Muster gebaut, zum Theil oder ganz Chinesische Segel und Takelage führten und deswegen von den Chinesischen Zollbeamten als Dschunken angesehen wurden.

3. Niu-tschwang

liegt am Lio-ho in Lio-tung (Chuan-tung) in der Mantschurei und hat in seiner ganzen Lage viel Aehnliches mit Tientsin. Wie dieses gewissermaßen der Hafen von Peking ist, so ist Niu-tschwang der von Mukden, der alten Hauptstadt der mantschurischen Fürsten. Der Lio-ho, an dessen Mündung Mo-co-lin, wie am Pei-ho Ta-ku liegt, ist bis über Niu-tschwang schiffbar und alle Waaren haben bis Mukden nur einen kurzen Landtransport zu machen.

Lio-tung, das größtentheils durch Einwanderer von Schantung kolonisirt worden ist, ist, seines strengen und langen Winters ungeachtet, eine der fruchtbarsten und bestangebauten Provinzen des Chinesischen Reichs. Der Handel mit dem Süden, hauptsächlich mit Fo-kien und Kiang-si, mit Corea und Tientsin, ist sehr bedeutend und wird durch Tausende von Dschunken, welche zum größten Theil in Kin-tschu (oder Ning-hai) und Kai-tschu (oder Kai-ping) mit dem Seehafen Schanghai anlaufen, vermittelt. Der Handel

mit Corea wird fast ausschließlich zu Lande, hauptsächlich über Fung-whang-tsching geführt; importirt werden von Corea Papier und Rohprodukte, exportirt dahin Chinesische, und seit der letzten Zeit auch Englische Manufakturwaaren.

Lio-tung produzirt und exportirt Weizen, Bohnen, Bohnenkuchen, Rhabarber, Tabak, Droguen, Hirse, Mehl; der Import vom Süden besteht in roher Seide, Baumwolle, Baumwollen- und Wollenwaaren, letztere hauptsächlich Russisches Fabrikat aus Tientsin.

Der Hafen von Mo-co-lin und der Lio-ho sind nur von Mitte April bis Ende September zugänglich; der Winter setzt gewöhnlich sehr plötzlich und stark Anfang Oktober ein und der Eisgang des Lio-ho beginnt selten vor Mitte März; Temperaturwechsel sind ebenfalls in Frühling und Herbst sehr plötzlich und der Thermometer fällt häufig in wenigen Stunden von + 40° C. auf + 10° C.

Was den Europäischen Handel betrifft, so sind besonders Manufakturwaaren mit Erfolg nach Niu-tschwang importirt worden und der Verkehr würde auch hier wahrscheinlich bald eine sehr bedeutende Höhe erreichen, wenn das Chinesische Gouvernement Europäischen Schiffen den Export von Bohnen und Bohnenkuchen, der bis jetzt vertragsmäßig nicht erlaubt ist, freigäbe.

Tientsin, den 5. September 1861.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Liverpool für 1861 [1]).

Der Handel Liverpools hat während des Jahres 1861, obgleich die Europäischen Verhältnisse nicht ungünstige Konjunkturen darboten, in ernstlichem Maße gelitten durch die plötzliche und fast vollständige Unterbrechung des Verkehrs mit dem südlichen Theile der Vereinigten Staaten von Nordamerika, und auch der Handel mit den nördlichen Staaten ist um beinahe die Hälfte gefallen. Der Verkehr mit den Südstaaten wurde durch den ausgebrochenen Bürgerkrieg und die Blokade der südlichen Häfen; der mit den Nordstaaten durch die bedeutend erhöhten Einfuhrzölle gehemmt, die in manchen Fällen, wie für Eisen, Stahl, grobe Wollenwaaren &c. beinahe einem Einfuhrverbote gleichkommen.

Der Haupt-Handelsartikel, **Baumwolle**, welcher bisher zu drei Viertheilen von Amerika geliefert wurde, ward auf diese Weise dem Verkehr zum großen Theile entzogen und somit stockte die ganze auf die Baumwollen-Einfuhr basirte Thätigkeit, nicht nur hinsichtlich der Schifffahrt, sondern auch der vielfach damit verknüpften Arbeiten beim Landen, Speichern, Reexportiren &c. Es würde sich schwer berechnen lassen, bis zu welcher Höhe sich der Verlust des hiesigen Hafens besteigt, jedoch eine Stockung der Importation dieses Artikels, die hier nach einem bekanntlich so riesigen Maßstabe betrieben wird, kann nicht verfehlen, den verschiedenen dabei betheiligten Klassen einen enormen Verlust beizubringen. Glücklicherweise führten die schnellsteigenden Preise von allen andern Baumwolle produzirenden Ländern einen Zuschuß herbei, und vorzüglich lieferte Ostindien eine bedeutende Quantität, aber der Vorrath am Ende des Jahres war doch um 100,000 Ballen geringer als im Beginne. Bei Fortdauer des Amerikanischen Bürgerkrieges wird erst im jetzigen Jahre der Baumwollenmangel sich recht fühlbar machen, was denn auch ernstliche Besorgnisse bei den Fabrikanten von Manchester erregt, die schon längst sich gezwungen sahen, den Vorrath durch Kürzung der Arbeitszeit so spärlich als möglich anzugreifen. Die Minder-Einnahme fast aller Klassen, welche durch obige Thatsachen hervorgerufen wurde, hat dann ihrerseits in natürlicher Folge einen drückenden Einfluß auf andere Handelsartikel geübt, und haben dieselben verhältnißmäßig im Preise gelitten.

Mitte November trat ein noch tiefer in den Verkehr zwischen England und Amerika eingreifender Vorfall ein, nämlich die Trent-Affaire. Während der Zeit, in welcher dieser Vorfall verhandelt wurde, lag der kaufmännische Verkehr zwischen beiden Ländern gänzlich darnieder.

Geld war im Beginne des Jahres sehr gesucht und das Diskonto der Bank von England stieg im Februar auf 8 pCt., fiel aber mit dem Schwinden des Verkehrs bis auf 5 pCt. in April, als ein steigender Export von edlen Metallen nach Amerika in Folge von Zahlungen für Getreide eine Steigerung des Diskontos auf 6 pCt. nöthig machte, die sich während der Monate Mai, Juni und Juli hielt. Später führte die allgemeine Beschränkung des Handels einen verhältnißmäßigen Ueberfluß von ungenutztem Kapitale herbei und das Diskonto fiel bis Ende des Jahres auf 3 pCt.

Die Zahl der hier aus Preußischen Häfen eingetroffenen Schiffe hat sich wiederum bedeutend gemindert; das Sinken dieses Verkehrs hat, wie auch schon in dem Jahresberichte pro 1860 bemerkt wurde, in der zunehmenden direkten Dampfschifffahrtsverbindung zwischen der Ostküste von England (Hull) und den Ostseehäfen seinen Grund. In 1861 sind nur noch 17 Schiffe mit 2696 Tonnen von Preußischen Häfen hier angekommen; die durch dieselben vermittelte Einfuhr umfaßte hauptsächlich: Weizen 912 Quarter, Bauholz 2420 Stück, Latten 908 Stück, Eisenbahnhölzer 7492 Stück, Dielen 13,460 Stück, Zink 29,607 Platten &c.

In Bezug auf die einzelnen Handelsartikel ist Nachstehendes zu bemerken:

Getreide.

Getreide stand in Folge der in 1860 stattgehabten Mißernte zu Anfang des Jahres hoch im Preise, jedoch die Einfuhr von allen produzirenden Ländern brachte bald eine Ermäßigung zu Wege, und als die letztjährige Ernte eine gute zu werden versprach und in England selbst auch wirklich verhältnißmäßig günstig ausfiel, gaben die Preise bedeutend nach. In Frankreich dagegen war der Ertrag nicht genügend und wurde hier bedeutend für Französische Rechnung angekauft, aber starke Zufuhren von Amerika machten diesem außergewöhnlichen Verkehr bald ein Ende, ohne den Werth wesentlich zu ändern. In Schottland und Irland war durch das Mißrathen der Getreide- sowohl wie der Kartoffel-Ernte große Noth hervorgerufen, und diese begann sich am Ende des Jahres fühlbar zu machen. Die Verwickelungen mit Amerika in Folge des Angriffs auf die „Trent“ hatte ein unmittelbares Steigen der Preise zur Folge, weil man einen Krieg unabwendbar glaubte, jedoch mit mehr friedlichen Aussichten beruhigte sich auch die Stimmung. Notirungen waren wie folgt:

	Januar.				Juni.			
	Sh.	P.	Sh.	P.	Sh.	P.	Sh.	P.
Pommerscher Weizen pro 100 Pfd. ...	11	6	à 13	—	10	—	à 12	—
Danziger „ „ 100 „ ..	13	—	à 14	6	12	9	à 13	6

Notirungen für Hafer waren Ende Dezember 3 Sh. 6 P. à 4 Sh. 6 P. pro 45 Pfd., und für Gerste 3 Sh. 8 P. à 4 Sh. 8 P. pro 60 Pfd.

Die Einfuhr während des Jahres ergiebt sich wie folgt:

	Weizen.	Hafer.	Gerste.
1861	2,165,810 Qrs.	249,357 Qrs.	33,713 Qrs.
1860	1,575,160 „	269,613 „	41,616 „

und von Mehl:

1861	367,445 Säcke	1,168,246 Fässer
1860	461,071 „	829,766 „

Provisionen.

Von Rindfleisch war im Beginne des Jahres ein starker Vorrath vorhanden und mit einem leichten Konsum gingen Preise langsam herunter, bis im Mai ein lebhafterer Verkehr eintrat, der denn auch bald den alten

---

[1]) Den vorjähr. Bericht siehe im Jahrg. 1861 d. Bl. Bd. I. S. 197.

Vorräthen ein Ende machte und der Waare einen mehr verhältnißmäßigen Werth gab. Bessere Sorten wurden vorzüglich gesucht und brachten ihrer Seltenheit wegen einen guten Preis, jedoch schlechtere Qualität blieb vernachlässigt und wurde nur dann gekauft, wenn der Markt keine Auswahl darbot. Notirungen pro Faß von 304 Pfd. waren im April 65 bis 90 Sh., und am 31. Dezember 95 Sh. à 125 Sh. In Schweinefleisch wurden geringer Vorräthe wegen nur wenige Geschäfte gemacht, jedoch hielten sich Notirungen höher als in 1860. Eine bedeutende Zufuhr von Irland und dem Kontinente half dem Mangel von Amerikanischen Sorten ab. Werth pro Faß von 200 Pfd. am 31. Dezember 80 Sh. à 85 Sh.

	Einfuhr.		Vorrath.	
	1861.	1860.	1861.	1860.
Rindfleisch pro 304 Pfd.	24,909	46,854	8014	19,297
Schweinefleisch pro 200 Pfd. ..	7,583	10,273	688	2,095

Reis.

Reis war in geringer Nachfrage während der ersten sechs Monate, jedoch steigerte sich der Verkehr in Folge einer lebhaften Ausfuhr sowohl nach dem Kontinente als auch nach Westindien, wo sich die Blokade der südlichen Amerikanischen Häfen fühlbar machte. Preise für Ostindische Sorten stiegen verhältnißmäßig nur sehr geringe und in letzter Zeit fielen sie sogar, obgleich unbedeutend. Notirung Ende Dezember 14 Sh. 9 P. pro 112 Pfd. Karolina Reis dagegen hob sich um 12 Sh. pro 112 Pfd. und wird jetzt zu 36 Sh. à 37 Sh. notirt.

Import.

	Ostindischer	Amerikanischer
1861	69,800 Tonnen	6100 Fässer
1860	34,100 „	7970 „

Vorrath.

	Ostindischer	Amerikanischer
1861	22,400 Tonnen	900 Fässer
1860	21,150 „	150 „

Palmöl.

In diesem Artikel wurde durchgängig ein nur geringes Geschäft gemacht und Preise in August gingen bis auf 40 Pfd. Strl. herunter. Im September und Oktober machte sich zwar eine größere Nachfrage bemerkbar, doch hoben sich Notirungen nur um 2 Pfd. Strl., und im Dezember schloß der Markt flau zu 42 à 43 Pfd. Strl. pro Tonne.

	Einfuhr.	Vorrath.
1861	25,515 Tonnen	2000 Tonnen
1860	27,835 „	2630 „

Wolle.

Im Beginne des Jahres waren die Konjunkturen für diesen Artikel durchaus ungünstig. Die mißtrauensvolle Stimmung in Rücksicht auf Amerikanische Angelegenheiten und der hohe Stand des Diskontos wirkten drückend auf die Preise und in Folge war ein Fallen von 2 à 3 P. pro Pfund im März auf Kolonial- und eine verhältnißmäßige Reduktion auf grobe fremde Wolle. Im April und Mai wurde mehr Nachfrage bemerkt für den Kontinent und mit billigerem Diskonto behaupteten sich die Preise. Beim Herannahen der Schurzeit indessen fiel lange Englische Wolle um 3 à 4 P. pro Pfd., aber mit der Erniedrigung des Eingangszolles in Frankreich im Juli hob sich der Werth wieder und ist jetzt ungefähr 1 à 1½ P. niedriger als in 1860. Feine Wollenmanufakturen litten bedeutend durch den hohen Eingangszoll in Amerika und Notirungen sind volle 4 P. pro Pfund niedriger, grobe dagegen waren von Zeit zu Zeit sehr thätig. Im Frühjahr und Herbst langten große Aufträge für Tuch und grobe Decken für die Nordamerikanische Armee hier an und brachten die Faktoreien in volle Thätigkeit, so daß alle diese Sorten aufgekauft sind. Deutsche Wolle wird notirt zu 2 Sh. 3 P. à 3 Sh. für Schaf- und 2 Sh. 2 P. à 3 Sh. 6 P. für Lämmerwolle, gegen 2 Sh. 4 P. à 2 Sh. 10 P. für die erstere und 2 Sh. 2 P. à 3 Sh. 6 P. für die letztere in 1860. Die Einfuhr betrug:

1861	197,234 Ballen,
1860	200,232 „

Bauholz.

Die Einfuhr von Bauholz von der Ostsee wurde im verflossenen Jahre meistens auf Kontrakt mit hiesigen Holzhändlern gemacht und nur sehr wenige Ladungen kamen für Rechnung der Verschiffer an den Markt. Der Verkehr in dieser Handelsbranche zieht sich mehr und mehr nach der Ostküste Englands, wo die Kaufleute im Stande sind, selbst für Lieferungen nach der Umgebung von Liverpool mit hiesigen Händlern erfolgreich zu konkurriren, was durch den Kontrakt einer Firma von der Ostküste mit der hiesigen Dock-Kompagnie für Danziger Bauholz bewiesen ist.

Die Einfuhr von Holz von der Ostsee geschah in 66 Schiffen von 21,401 Tonnen Gehalt, gegen 51 Schiffe von 14,385 Tonnen Gehalt in 1860 und war vertheilt wie folgt:

	423,521	Fuß von Danzig,
	79,326	„ „ Memel,
	38,657	„ „ Riga,
	35,453	„ „ Norwegen,
Summa	576,957	Fuß in 1861,
„	537,959	„ „ 1860,
	38,998	Fuß Zunahme.

Notirungen für Danziger und Memeler Bauholz waren:

	1861.	1860.
	Sh. P. Sh. P.	Sh. P. Sh. P.
für ordinair und mittel	1 5 à 1 7	1 4 à 1 6
für gut mittel	1 7 à 1 9	1 7 à 1 8
für beste Sorten	1 10 à 1 11	1 10 à 2 —

Schifffahrt.

Die Schifffahrt im verflossenen Jahre ist nicht ohne Gewinn für hiesige Schiffseigner geblieben, da durch den fast gänzlichen Ausschluß der großen Kauffahrteiflotte von Amerika der Welthandel den Schiffen anderer Nationen zufiel. Die folgende Uebersicht veranschaulicht den Schifffahrtsverkehr Liverpools mit dem Auslande und den Britischen Kolonien während der beiden letzten Jahre:

	1860		1861	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Einklarirt:				
Mit Ladung:				
Segelschiffe:				
Ausländischer Handel	3305	1,688,411	3164	1,637,614
Kolonialhandel	883	592,413	1028	734,260
Dampfschiffe:				
Ausländischer Handel	586	424,099	622	469,203
Kolonialhandel	37	44,465	35	56,557
In Ballast:				
Segelschiffe:				
Ausländischer Handel	78	19,853	167	38,977
Kolonialhandel	11	2,932	8	1,630
Dampfschiffe:				
Ausländischer Handel	1	335	16	4,522
Kolonialhandel	1	931	1	403
Zus. einklarirt	4902	2,773,439	5041	2,943,166
Zunahme pro 1861			139	169,727

Ausklarirt:

Mit Ladung:				
Segelschiffe:				
Ausländischer Handel.....	3269	1,510,616	3075	1,362,070
Kolonialhandel...........	1123	673,051	1210	773,357
Dampfschiffe:				
Ausländischer Handel.....	566	421,624	591	457,950
Kolonialhandel...........	49	50,305	64	71,058
In Ballast:				
Segelschiffe:				
Ausländischer Handel.....	211	125,607	174	110,963
Kolonialhandel...........	132	112,918	247	213,274
Dampfschiffe:				
Ausländischer Handel.....	7	4,134	8	4,709
Kolonialhandel...........	1	1,219	2	14,562
Zus. ausklarirt	5358	2,899,474	5371	3,007,943
Zunahme pro 1861..................			13	108,469

Aus diesen Zahlen erweist sich eine Zunahme bei den Ankünften von 139 Schiffen oder 169,727 Tonnen und den Ausgängen von 13 Schiffen oder 108,469 Tonnen.

Die Zahl der von auswärtigen und Britischen Häfen hier eingelaufenen Preußischen Schiffe war 83 mit 17,695 Normallasten, gegen 102 mit 19,445 Lasten im Vorjahre, und die in denselben eingeführten Güter bestanden aus 1500 Quarter Erbsen, 10,284 Qu. Weizen, 6213 Säcke Mehl, 325 Stück Planken, 18,075 Stück Bauholz, 2843 Stück Latten, 31,465 Stück Eisenbahnhölzer, 75,655 Stück Stäbe, 16,469 Stück Dielen, 7693 Platten Zink, 319 Bündel Hanf, 6 Tonnen Talg, 425 Gebinde Sprit ꝛc.

Die Zahl der Schiffsverkäufe wird auf 410 geschätzt, oder in Tonnenzahl 193,821 Tonnen, mithin ca. 10 pCt. weniger als in 1860. Es ist zu bemerken, daß nie in früheren Jahren eine so große Anzahl Amerikanischer Schiffe an Europäer verkauft ist — man schätzt den Verkehr in letzteren auf 78,000 Tonnen Gehalt. Die Preise hielten sich zwischen 7 bis 8½ Pfd. Strl. pro Tonne. Zum Verkaufe stehen jetzt 85 neue Schiffe von 37,640 Tonnen Gehalt.

Eiserne Schiffe werden mehr und mehr begünstigt und sind Verkäufe von solchen zu 16 bis 17 Pfd. Strl. pro Tonne abgeschlossen.

Auswanderung.

Die Auswanderung hat sich angesichts der Verwirrungen in Amerika sehr bedeutend gegen frühere Jahre vermindert. Die Gesammtzahl von Auswanderern in 1861 beläuft sich auf 55,029 Köpfe, gegen 80,928 in 1860 und 68,296 in 1859. — Die Verschiffung geschah in 179 Schiffen von 278,890 Tonnen Gehalt und es vertheilten sich die Auswanderer wie folgt:

nach den Vereinigten Staaten	39,977	Köpfe,
„ Canada	3,155	„
„ Australien	11,816	„
„ Südamerika	81	„

Liverpool, im Februar 1862.

Schifffahrtsbewegung der Niederlande von 1831 bis 1861.

Die Zahl und den Tonnengehalt der in den Niederländischen Häfen während der letzten 30 Jahre ein- und ausklarirten Seeschiffe zeigt die folgende Uebersicht.

A. Einklarirt:

	Beladen:		In Ballast:	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
1831.....	4540	544,369	403	25,772
1832.....	5366	631,595	383	30,075
1833.....	5709	607,854	352	23,225
1834.....	5319	626,457	328	25,592
1835.....	5121	654,036	333	20,079
1836.....	4802	617,869	373	23,689
1837.....	5387	725,441	400	27,664
1838.....	5495	767,642	382	24,384
1839.....	6179	940,723	466	29,906
1840.....	5869	892,848	395	22,958
1841.....	5709	873,893	385	20,904
1842.....	5928	930,034	398	23,657
1843.....	5853	953,726	337	20,089
1844.....	5522	857,219	309	19,572
1845.....	6215	912,906	356	25,990
1846.....	7552	1,151,243	492	58,195
1847.....	7366	1,114,963	334	35,762
1848.....	5835	916,684	385	66,442
1849.....	6419	1,010,148	707	66,416
1850.....	6346	1,029,673	613	70,098
1851.....	6449	1,089,893	509	74,220
1852.....	6977	1,181,369	479	68,359
1853,.....	6386	1,063,277	491	87,060
1854.....	7128	1,154,450	474	89,682
1855.....	7788	1,303,450	469	81,093
1856.....	7977	1,409,687	537	69,432
1857.....	8292	1,545,933	491	67,386
1858.....	8373	1,601,699	432	62,501
1859.....	7646	1,456,480	498	57,292
1860.....	8217	1,591,419	497	66,415
1861.....	8599	1,680,114	470	66,237

B. Ausklarirt:

	Beladen:		In Ballast:	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
1831.....	2860	332,858	2109	242,779
1832.....	2958	347,714	2872	334,003
1833.....	3099	354,293	2995	303,560
1834.....	3227	406,253	2505	266,515
1835.....	3303	425,496	2204	254,002
1836.....	3414	449,871	1830	217,490
1837.....	3526	497,174	2258	273,126
1838.....	3581	500,731	2359	324,844
1839.....	3984	506,046	2723	404,649
1840.....	3642	535,793	2656	388,267
1841.....	3720	550,689	2469	360,547
1842.....	3541	539,328	2826	442,081
1843.....	3444	535,171	2824	432,327
1844.....	3608	556,064	2279	358,732
1845.....	3906	573,895	2716	359,418
1846.....	4226	642,835	3829	574,906
1847.....	4150	655,096	3490	522,045
1848.....	3973	632,886	2751	389,057
1849.....	4560	724,610	2427	370,974
1850.....	4741	772,633	2276	364,231

	Beladen:		In Ballast:	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
1851.....	4339	754,868	2943	462,828
1852.....	4758	819,392	2950	495,487
1853.....	4415	765,933	2679	450,013
1854.....	4533	822,785	3291	461,896
1855.....	4242	810,126	4203	633,544
1856.....	4806	952,125	3409	613,143
1857.....	4651	1,015,957	4182	669,323
1858.....	4324	997,811	4572	722,438
1859.....	4570	940,106	3543	571,501
1860.....	5016	1,062,385	3985	674,761
1861.....	4659	1,031,650	4472	739,739

Anlangend das Betheiligungsverhältniß der Niederländischen und der fremden Flaggen, so gehörten von den mit Ladung einklarirten Schiffen:

	der Niederländischen Flagge an:		fremden Flaggen:	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
1831.....	1995	229,463	2545	314,933
1841.....	2608	363,166	3101	510,727
1851.....	3104	460,884	3345	629,014
1861.....	3831	670,948	4768	1,009,166

und von den mit Ladung ausklarirten:

1831.....	1091	140,269	1769	192,589
1841.....	1869	277,147	1851	273,542
1851.....	2168	332,196	2171	422,672
1861.....	2451	489,305	2208	542,345

Der Stand der Niederländischen Kauffahrtei-Flotte war im Anfang und zu Ende des letzten Jahres folgender:

	Zahl und Tragfähigkeit: am 31. Dezember 1860.		am 31. Dezember 1861.	
Klipper	4	1,567	7	2,549
Fregatten	144	57,609	137	54,660
Barken und Pinken	389	115,660	370	109,747
Brigen	149	17,639	148	17,561
Schoner	356	29,376	369	30,659
Brigantinen und Barkentinen	2	186	2	186
Galiotten und Galjassen	303	18,799	310	19,322
Kottschiffe	564	34,528	532	32,827
Tjalken	258	7,853	249	7,641
Smakken	26	893	28	962
Gabel- und Kaagschiffe	1	54	1	54
Kotter, Schaluppen und Jagdschiffe	5	164	5	174
Pavillonschiffe	1	48	1	66
Praam- und Everschiffe	3	65	2	48
Schokker	1	17	1	17
Huckerschiffe	29	1,602	27	1,506
Fischhälter-Schiffe	16	468	16	468
Bom- und Pinkschiffe	63	901	74	1,077
Fisch- und Lastkähne	5	84	13	187
Dampfschiffe	42	6,873	40	6,506
Total	2,361	294,386	2,332	286,217

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Libau für 1861 [1]).

Der überseeische Handel Libaus hat sich während des vergangenen Jahres im Allgemeinen günstig gestaltet, obgleich sich sowohl bei manchen Einfuhr- als auch bei einigen Ausfuhrwaaren, mit anderen Jahrgängen verglichen, Ausfälle zeigen.

Einfuhr.

Kolonialwaaren scheinen bei der Einfuhr größtentheils ihren Weg über die Landgrenze genommen zu haben, eine Folge des Unterschiedes in der Steuer, und ebenso scheinen Manufakturwaaren diesen Weg beizubehalten, denn von ersteren weisen die Listen des Libauschen Zollamts nur eine geringe Quantität nach, von letzteren fast gar Nichts. Es ist anzunehmen, daß der Landverkehr mit dem Auslande, und namentlich mit Preußen, in genannten beiden Artikeln kein unbedeutender ist, wenngleich darüber die offiziellen Nachweisungen fehlen.

Von Heringen wurde im verflossenen Jahre weniger als sonst eingeführt, da der Fang in Norwegen schlecht ausgefallen und die dadurch hervorgerufene Preiserhöhung der Ausbreitung des Konsums hinderlich war, — eine Erscheinung, die sich an vielen Konsumtionsplätzen bemerklich gemacht hat.

Der Totalwerth der Einfuhr betrug 194,029 Silb.-Rub. (in 1860 285,006 S.-R.). Von den wichtigeren Artikeln gingen folgende Quantitäten ein:

	1861.	gegen in 1860.
Gewürze	für 616 S.-R.	für 1335 S.-R.
Kaffee	119 Pud 11 Pfd.	959 Pud 32 Pfd.
Farbewaaren	für 2571 S.-R.	für 4494 S.-R.
Früchte	für 7569 S.-R.	für 27,801 S.-R.
Weine: in Fässern	797 Stck.	812 Stck.
in Bouteillen	5524 Bout.	6593¼ Bout.
Porter	96 Stck.	216 Stck.
Heringe, Norwegische	10,699¼ Ton.	20,324 Ton.
Salz: Maaß	1351 Last 2 Ton.	1244 Last 13 Ton.
Gewicht	206,609 Pud 9 Pfd.	195,816 Pud 9 Pfd.

Ausfuhr.

Unter den Ausfuhrwaaren hat wieder Getreide die Hauptrolle behauptet; die Quantitäten, welche bei der einen Sorte wegen mangelhafter Ausbeute ein Manko nachweisen, haben sich bei der anderen wieder ausgeglichen.

Ueber die letzte Getreide-Ernte Kurlands läßt sich dasselbe sagen, was von den meisten Produktionsländern bekannt ist. Die Roggenfelder haben im Winter gelitten und bei guter Qualität erheblich weniger als eine gewöhnliche Durchschnitts-Ernte geliefert, dagegen ist Sommergetreide und namentlich Gerste sehr gut gerathen und dürfte jenen Ausfall decken.

Nächstdem gehörten Holz und Felle zu den bedeutenderen Ausfuhr-Artikeln, während der ehemals sehr blühende Flachshandel im vorigen Jahre gelähmt war.

Wenn ein großer Theil der in der Umgegend von Libau produzirten Waaren zu Lande nach Preußen geht, so ist dagegen der Seeverkehr mit Preußischen Häfen nur ein ganz geringer.

Im Ganzen ist der Werth der Ausfuhr Libaus zu 1,739,802 S.-R.,

[1]) Den vorjähr. Bericht s. H. A. 1861 I. S. 225.

gegen 1,767,212 S.-R. im Vorjahre, angegeben. Darunter figuriren mit den nachstehenden Quantitäten:

	1861.	gegen in 1860.
Flachs	5889 Berk. 3 Pud 20 Pfd.	4448 Berk. 2 Pud 15 Pfd.
Flachsheede	445 „ — „ 20 „	218 „ 5 „ 30 „
Getreide: Erbsen	8,082 Tschetw.	4,953 Tschetw.
Gerste	108,606 „	86,911 „
Hafer	25,295 „	11,422 „
Roggen	22,617 „	97,077 „
Weizen	4,826 „	10,452 „
Felle u. Häute: Kalb-	125,990 Stück	11,100 Stück
Rind-	17 „	— „
Lumpen	2817 Berk. 7 Pud 39 Pfd.	2112 Berk. 6 Pud 15 Pfd.
Saat: Hanf-	99 Tschetw.	121 Tschetw.
Schlag-	23,109 „	13,565 „
Säe-	5,900 Ton.	8,167 Ton.
Thierknochen	501 Berk.	2,854 Berk.
Holzwaaren	für 49,109 S.-R.	für 41,759 S.-R.

Schifffahrtsverkehr.

Im Jahre 1861 sind in Libau von und nach:	angekommen	abgegangen
Belgien	13 Schiffe	11 Schiffe
Bremen	1 „	1 „
Großbritannien	34 „	74 „
Dänemark	43 „	6 „
Frankreich	22 „	31 „
Hamburg	1 „	— „
Hannover	7 „	— „
Holland	55 „	89 „
Italien	2 „	— „
Lübeck	10 „	5 „
Mecklenburg	6 „	— „
Norwegen	27 „	6 „
Portugal	— „	1 „
Preußen und anderen Deutschen Staaten	9 „	12 „
Schweden	7 „	2 „
Zusam. Ausland	237 Schiffe	238 Schiffe
gegen in 1860	276 „	276 „
Russische Häfen	20 „	24 „
gegen in 1860	16 „	18 „

Nur 5 Preußische Schiffe sind im verflossenen Jahre hier handelsthätig gewesen.

Die Schifffahrt hat 11 Monate 1 Tag gedauert.

Libaus Rhederei bestand am Schlusse des Jahres aus 8 Barks mit 1755, 1 Schoonerbark mit 112, 2 Dreimastschooner mit 265, 6 Schooner mit 415, 6 Briggs mit 780, 1 Schoonerkuff mit 80, 6 Schlupen mit 165 und 1 Bugsirdampfer mit 15 Roggenlast und 30 Pferdekraft, zusammen 31 Schiffen mit 3587 Roggenlast. Gegen 1860 hat sich die Schiffsanzahl um 1 und die Lastenzahl um 310 Last vergrößert.

Der seit vorigen Frühling begonnene Ausbau des Libauschen Hafens ist ansehnlich vorgeschritten und wird in diesem Jahre nach Eintreffen verschiedener im Auslande bestellter Maschinen ꝛc. mit erneuerter Kraft fortgesetzt werden. Einer Maschinenfabrik in Stettin sind bedeutende Lieferungen von Dampfmaschinen, behufs Anwendung beim Hafenbau, übertragen worden.

Waarenpreise zu Libau Ende 1861.

Ausfuhr.

Weizen pro Last von 48 Lof	168 S.-R.
Roggen „ „ „ 48 „	120 „
Gerste „ „ „ 48 „	89 „
Hafer „ „ „ 60 „	66 „
Erbsen „ „ „ 48 „	111 „
Schlagsaat pro Last von 48 Lof	125 „
Säesaat pro Tonne	10 „
Flachs, 1ste Sorte, pro Liespfd.	40 „
„ 2te „ „ „	35 „
„ 3te „ „ „	30 „

Einfuhr.

Salz, St. Ubes, pro Last von 18 Ton.	78 S.-R.
„ Lissabon, „ „ „ 18 „	70 „
„ Liverpool, „ „ „ 18 „	68 „
Heringe, pro Tonne	12 „

Wechsel-Course.

Amsterdam	149 Kop. S.	pro 2½ Fl. Holl. Crt.
Berlin	106 „	„ 1 Thlr. Pr. Crt.
Hamburg	154 „	„ 3 Mk. Hamb. Bco.
London	705 „	„ 1 Pfd. Strl.
Paris	28 „	„ 1 Francs.

Libau, im Januar 1862.

Perus Guano-Produktion.[1]

Das Januar-Heft von „Hunt's Merchants Magazine“ enthält in Bezug auf den Guano-Reichthum der Chincha-Inseln nachstehende Angaben:

Nach einer Untersuchung, welche die Peruanische Regierung im Jahre 1853 vornehmen ließ, sollen von dem werthvollen Dungmaterial noch vorhanden gewesen sein, und zwar:

auf der nördlichen Insel	4,189,477 Tons,
„ „ mittleren „	2,505,948 „
„ „ südlichen „	5,680,675 „
Im Ganzen	12,376,100 Tons.

Die Guano-Lager der südlichen Insel sind bis jetzt unberührt geblieben. Von der nördlichen und mittleren Insel sind seit Aufstellung des obigen Ueberschlags folgende Quantitäten ausgeführt worden:

	Register-Tons.
im Jahre 1854	396,341
„ „ 1855	405,752
„ „ 1856	214,183
„ „ 1857	490,654
„ „ 1858	266,709
„ „ 1859	147,709
„ „ 1860	348,544
Zusammen Register-Tons	2,269,892

Dies ergiebt, wenn zur Ausgleichung des Unterschieds gegen Gewichts-Tons 25 pCt. hinzugerechnet werden, eine Gesammt-Ausfuhr von 2,837,365 Tons. Wenn daher Ende 1853 die drei Inseln überhaupt 12,376,100 Tons Guano enthalten haben, so berechnet sich der gesammte Vorrath am 1. Januar 1861 auf 9,538,735 Tons, von denen 3,858,060 auf der nördlichen und mittleren Insel und 5,680,675 auf der südlichen Insel lagern.

Bei Annahme einer jährlichen Ausfuhr von 400,000 Tons würden demnach die Guano-Lager der Chincha-Inseln noch für nicht ganz 24 Jahre ausreichen und mit Ende 1884 vollständig erschöpft sein.

[1]) Man vergleiche auch die Bemerkungen in dem Aufsatze über die Handelsverhältnisse Perus, H. A. 1861.

Nach

der in den Kaiserlich Oesterreichischen Münzstätten nach den Bestimmungen des Münzgesetzes vom

Münzgattungen.	Wien.		Kremnitz.		Carlsburg.	
	Stücke.	Gulden Oesterr. W.	Stücke.	Gulden Oesterr. W.	Stücke.	Gulden Oesterr. W.
I. Silbermünzen Oesterr. Währung.						
Zwei-Vereinsthaler-Stücke	.	.	.	.	.	.
Ein-Vereinsthaler-Stücke	2,199,906	3,299,859	481,464	722,196	167,163	250,744,50
Zwei-Gulden-Stücke	.	.	.	.	.	.
Ein-Gulden-Stücke	12,966,333	12,966,333	815,145	815,145	590,976	590,976
Viertel-Gulden-Stücke	5,296,904	1,324,226	1,655,543	413,885,75	.	.
Zusammen	20,463,143	17,590,418	2,952,152	1,951,226,75	758,139	841,720,50
II. Silber-Scheidemünzen.						
10-Neukreuzer-Stücke	.	.	.	.	.	.
5- „ „	.	.	.	.	.	.
Zusammen	.	.	.	.	.	.
III. Kupfer-Scheidemünzen.						
4-Neukreuzer-Stücke*)	16,066,875	642,675	18,470,102	738,804,08	1,817,118	72,684,72
1- „ „	35,167,500	351,675	54,201,036	542,010,36	23,047,021	230,470,31
5/10- „ „	5,670,000	28,350	3,473,670	17,368,35	.	.
Zusammen	56,904,375	1,022,700	76,144,808	1,298,182,79	24,864,139	303,154,93
Summe	77,367,518	18,613,118	79,096,960	3,249,409,54	25,622,278	1,144,875,43
IV. Handels-Silbermünzen.						
Levantiner Thaler, im inneren Werthe von 2,10483 Fl. Oesterr. W.	.	.	.	.	.	.
		Kronen		Kronen		Kronen
V. Goldmünzen.						
Kronen	2,010	2,010	.	.	.	.
Halbe Kronen	2,868	1,434	18,435	9,217,5	54,730	27,365
Dukaten, einf., zu 0,34421171899 Kr.	1,588,256	546,696,8279	120,743	41,561,1555	144,653	49,791,2577
„ doppelte	.	.	.	.	.	.
„ vierfache	7,664	10,552,1544	.	.	.	.
Zusammen	1,600,798	560,692,4823	139,178	50,778,6555	199,383	77,156,2577
Gesammt-Ausmünzung	78,968,316		79,236,138		25,821,661	

*) In Folge der Kaiserlichen Verordnung vom 21. Oktober 1860 (Reichs-Gesetzblatt Nr. 230).

Münzen Oesterreichischer Währung ....

Levantiner Thaler ....

Goldmünzen, 698,374,4293 Kronen zu 13,50 Fl. Oesterr. Währung ....

w e i s

19. September 1857, vom 1. November 1860 bis 31. Oktober 1861 bewirkten Ausmünzungen.[1])

Venedig		Summe im Verwaltungsjahre 1861.		Hierzu die Summe der Vorjahre.		Zusammen	
Stücke.	Gulden Oesterr. W.	Stücke.	Gulden Oesterr. W.	Stücke.	Gulden Oesterr. W.	Stücke.	Gulden Oesterr. W.
.	.	.	.	1,644	4,932	1,644	4,932
291,350	437,025	3,139,883	4,709,824,50	15,722,901	23,584,351,50	18,862,784	28,294,176
.	.	.	.	562,869	1,125,738	562,869	1,125,738
286,243	286,243	14,658,697	14,658,697	77,751,161	77,751,161	92,409,858	92,409,858
1,441,684	360,421	8,304,131	2,098,532,75	132,503,494	33,125,873,50	140,897,625	35,224,406,25
2,019,277	1,083,689	26,192,711	21,467,054,25	226,542,069	135,592,056	252,734,780	157,059,110,25
962,310	96,231	962,310	96,231	7,357,484	735,748,40	8,319,794	831,979,40
.	.	.	.	5,288,088	264,404,40	5,288,088	264,404,40
962,310	96,231	962,310	96,231	12,645,572	1,000,152,80	13,607,882	1,096,383,80
.	.	36,354,095	1,454,163,80	1,558,875	62,355	37,912,970	1,516,518,80
.	.	112,415,557	1,124,155,57	548,787,490	5,487,874,90	661,203,047	6,612,030,47
.	.	9,143,670	45,718,35	116,449,628	582,248,14	125,593,298	627,966,49
.	.	157,913,322	2,624,037,72	666,795,993	6,132,478,04	824,709,315	8,756,515,76
2,981,587	1,179,920	185,068,343	24,187,322,97	905,983,634	142,724,686,84	1091,051,977	166,912,009,81
.	.	.	.	[2]) 5,388,821	11,342,552,10	5,388,821	11,342,552,10
	Kronen		Kronen		Kronen		Kronen
.	.	2,010	2,010	94,267	94,267	96,277	96,277
.	.	76,033	38,016,5	715,696	357,848	791,729	395,864,5
13,791	4,747,0238	1,867,443	642,795,7649	[2]) 3,661,935	1,260,480,9393	5,529,378	1,903,276,7042
.	.	.	.	[2]) .	.	.	.
.	.	7,664	10,552,1544	[2]) 44,677	61,513,3877	52,341	72,065,5421
13,791	4,747,0238	1,953,150	693,374,4193	4,516,575	1,774,109,3270	6,469,725	2,467,483,7463
2,995,378		187,021,493		915,889,030		1102,910,523	

	Gulden Oesterr. W.
....	24,187,322,97
....	.
....	9,360,554,66
Zusammen............	33,547,877,63

[1]) Der „Wiener Zeitung“ vom 8. Februar entnommen.

[2]) Seit 1. November 1857.

Import und Export New-Yorks während der letzten 10 Kalenderjahre.

Import.

Jahr	Zollpflichtige Waaren.	Zollfreie Waaren.	Kontanten	Total.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1852.....	115,336,052	12,105,342	2,408,225	129,849,619
1853.....	179,512,412	12,156,387	2,429,083	194,097,652
1854.....	163,494,984	15,768,916	1,107,572	181,371,472
1855.....	142.900,661	14,103,946	855,631	157,860,238
1856.....	193,839,646	17,902,578	1,814,425	213,556,649
1857.....	196,279,362	21,440,734	12,898,033	230,618,129
1858.....	128,578,256	22,024,691	2,264,120	152,867,067
1859.....	213,640,363	28,708,732	2,816,421	245,165,516
1860.....	201,401,683	28,006,447	8,852,330	238,260,460
1861.....	95,326,459	30,353,918	37,088,413	162,768,790

Export.

	Einheimische Produkte.	Fremde zollpfl. Produkte.	Fr. zoll-fr. Prod.	Kontanten.	Total.
	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.	Doll.
1852	40,716,781	4,828,622	381,851	25,094,255	71,021,509
1853	60,540,888	5,291,119	1,304,635	26,733,356	93,809,998
1854	57,462,422	5,031,614	1,713,645	37,169,406	101,377,087
1855	63,586,775	4,957,401	3,802,386	27,625,741	99,972,302
1856	79,254,195	3,354,524	1,058,811	37,218,766	120,886,296
1857	61,803,235	7,331,144	4,229,776	44,360,174	117,724,329
1858	53,949,703	4,087,393	1,601,111	26,001,431	85,639,643
1859	59,829,531	5,050,009	2,999,881	69,719,866	137,696,187
1860	95,468,296	5,765,274	2,258,710	42,191,171	145,633,451
1861	131,235,995	5,203,959	2,154,947	4,236,250	142,831,151

Die Zolleinnahmen im Hafen von New-York in den letzten 3 Kalenderjahren betrugen:

1861	1860	1859
21,714,981,30 Doll.	36,027,481,51 Doll.	38,834,242,95 Doll.

Die Goldzufuhr von Kalifornien in New-York stellte sich in den letzten 3 Kalender Jahren wie folgt:

1861	1860	1859
32,660,970 Doll.	34,453,430 Doll.	38,877,650 Doll.

Betriebsergebnisse der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1859—60.

(Auszug aus dem gedruckten amtlichen Berichte.)

Was die Organisation der Königlichen Verkehrsanstalten betrifft, so sind der General-Direktion, als oberster Verwaltungsstelle, als Aufsichts- und Vollzugsorgane untergeordnet:

1) in den von Staats-Eisenbahnen berührten 5 Regierungsbezirken von Ober-Bayern, Ober-, Mittel- und Unterfranken, dann von Schwaben und Neuburg je ein Oberpost- und Bahnamt, nämlich in München, Bamberg, Nürnberg, Würzburg und Augsburg,
2) in den von Staats-Eisenbahnen nicht berührten 3 Kreisen von Nieder-Bayern, der Pfalz und der Oberpfalz je ein Oberpostamt und zwar in Landshut, Speyer und Regensburg,
3) ein Königl. Telegraphenamt mit dem Sitze in München,
4) ein Königl. Kanalamt zu Nürnberg, in Verbindung mit dem dortigen Oberpost- und Bahnamte, dann
5) ein Betriebsamt der Königl. Donau-Dampfschifffahrt in Verbindung mit dem Oberpostamte zu Regensburg.

Der Aufwand für das in sämmtlichen Branchen während des Jahres 1859—60 verwendete Beamten-Personal — mit Ausschluß der mittelbar Bediensteten und der gegen Taglohn aufgenommenen Individuen — betrug

an ständigen Bezügen	1,897,152 Fl.
an Funktionen-Nebenbezügen	514,653 „
zusammen.....	2,411,805 Fl.

wovon auf die Centralleitung 102,446 Fl., auf die im Vollzugs- und Aufsichtsdienste stehenden Beamten und Diener 2,309,359 Fl., oder nach den Verkehrsbranchen ausgeschieden: auf die Eisenbahnkasse 1,345,216 Fl., auf die Postkasse 665,165 Fl., auf die Telegraphenanstalt 124,470 Fl., auf den Ludwigskanal 57,073 Fl., auf die Donau-Dampfschifffahrt 117,435 Fl. entfallen.

I. Eisenbahnen.

Die bis Schluß des Jahres 1858—59 eröffneten Staats-Bahnlinien hatten eine Länge von	277,67 Std.
eine weitere Eröffnung hat seitdem stattgefunden am 7. Mai 1860 von Rosenheim bis Traunstein auf	14,34 „
und am 1. August 1860 von Traunstein bis Salzburg, resp. zur Landesgrenze bei Salzburg auf....................	7,96 „
daher Gesammtlänge zu Ende 1859—60	299,97 Std.
Hiervon waren an fremde Bahnverwaltungen verpachtet	9,73 „
Blieben somit in Staatsregie	290,24 Std.
Dagegen waren von Privat- und fremden Bahnen gepachtet....................................	20,82 „
und es betrug sohin die Länge der Ende 1859—60 in Staatsregie gestandenen Bahnen	311,06 Std.

oder 155,58 geometrische Meilen = 153,08 Preußische Meilen, letztere zu 7532 Metres berechnet.

Die auf Jahresfrist in Betrieb gestandene Bahnlänge war dagegen 294,58 Stunden = 147,29 geographische Meilen = 144,97 Preußische Meilen.

Die Baukosten der Staatsbahnen haben auf eine Strecke von 150,08 Meilen betragen, und zwar:

für den Bahnkörper und die Schienenlage	88,336,671 Fl.
für die Bahnhöfe, Stationsgebäude und Telegraphen .	10,858,587 „
für das Fahrmaterial............................	13,155,124 „
für die Bau-Aufsicht und Verwaltung	4,923,262 „
Im Ganzen	117,273,644 Fl.
Im Durchschnitte auf die Meile	777,766 „

Werden diesem eigentlichen Bau-Aufwand die Kapitalsanlagen der gepachteten Bahnen hinzugesetzt, dagegen das Baukapital der verpachteten Bahnen in Abzug gebracht, so beläuft sich der Aufwand für die vom Staate selbst betriebenen Staats- und Privatbahnen auf 117,946,470 Fl.

Sämmtliche Bahnlinien sind mit Ausnahme der

2	Stunden	langen	Strecke	München-Pasing,
1,86	„	„	„	geneigten Ebene zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast,
2,12	„	„	„	Würzburg-Rottendorf, dann
1,82	„	„	„	Laufach-Heigenbrücken,

auf welchen die Doppelbahn liegt, einspurig.

Die Spurweite ist die normale von 4′ 8½″ Englisch oder 4,93′ Bayerisch.

An Eisenbahnanstalten bestanden zu Ende des Jahres:

13 Aemter, wovon 10 zugleich Postämter,
5 Post- und Bahnverwaltungen,
91 Expeditionen, von denen 78 zugleich Postexpeditionen, und
47 Haltestellen mit bloßer Billetabgabe.

Neben diesen 156 Anstalten waren noch je 5 getrennte Billet- und Güterexpeditionen am Sitze der Oberämter.

Fahrdienst. Die Summe der im regelmäßigen Dienste zurückgelegten Wegstunden war 1,027,463.

Diese vertheilen sich auf die Eilzüge .... zu	183,482	Std.
„ „ Postzüge .... „	310,947	„
„ „ Personenzüge ...... „	3,040	„
„ „ gemischten Züge .... „	54,512	„
„ „ Güterzüge .... „	475,482	„
Außerdem wurden zurückgelegt von den Extra- und Materialzügen	24,383	„
Sohin Summe aller von den Zügen zurückgelegten Wegstunden	1,051,846	Std.

oder geometrische Meilen 525,923 = 517,641,29 Preuß. Meilen
und gegen das Vorjahr mit 498,652 = 490,800 „ „
also mehr 27,271 = 26,841,29 „ „

Transportmittel. Die Zahl der Lokomotiven sammt Tender hat sich von 198 auf 209 erhöht.

Das Wagen-Inventar bestand aus 561 Personenwagen und 3998 sonstigen Transportwagen, zusammen 4559 Wagen (mit 11,235 Achsen), gegen 4054 des Vorjahres, sohin mehr 505 Stück, nämlich 5 Personenwagen und 500 doppellastige Güterwagen.

Die Personenwagen enthielten: 1150 Plätze I. Klasse, 5696 Plätze II. Klasse, 12,620 Plätze III. Klasse, Zusammen 19,466 Plätze.

Die Tragfähigkeit des Güter-, Torf- und Kohlenwagen-Inventars war 480,380 Ctr. gegen 380,380 Ctr. des Vorjahres, sohin mehr 100,000 Ctr.

Verkehrsergebnisse. Im Vergleich zum Vorjahre stellen sich Frequenz und Einnahmsanfall des laufenden Jahres in nachstehender Weise dar:

1) Personen.

	1859—60 Zahl.	1859—60 Ertrag. fl.	Zu- oder Abnahme gegen 1858—59 Zahl.	Zu- oder Abnahme gegen 1858—59 Ertrag. fl.
Schnellzüge .... I. Klasse	12,070	97,882	+ 5,940	+ 54,840
„ ....II. „	314,720	909,108	+ 151,138	+ 472,513
Gewöhnliche Züge .... I. Klasse	11,506	44,819	— 250	— 12,079
„ „ .... II. „	413,140	651,747	— 124,436	— 225,587
„ „ .... III. „	2,910,547	1,833,177	+ 341,786	+ 200,881
Summe	3,661,983	3,536,733	+ 374,178	+ 490,650
hiezu Militair ..	9,793	10,684	— 136,856	— 402,057
Im Ganzen	3,671,776	3,547,417	+ 237,322	+ 88,593

2) Reisegepäcke.

	Zollpfd.	Ertrag fl.	Zollpfd.	Ertrag fl.
Passagiergut	20,567,627	199,933	+ 2,732,250	+ 29,180
Militaireffekten	5,022	62	— 4,627	— 14
Summe	20,572,649	199,995	+ 2,727,623	+ 29,166

3) Reisegefährte.

	Zahl.	Ertrag fl.	Zahl.	Ertrag fl.
I. Klasse	154		— 81	
II. „	280		— 63	
III. „	131		+ 38	
Zusammen	565	10,868	— 106	— 3,336
Hiezu Militairfahrzeuge	9	167	— 1,453	— 119,679
Im Ganzen	574	11,035	— 1,559	— 123,015

4) Thiere.

	Zahl	Ertrag fl.	Zahl	Ertrag fl.
Pferde	6,202			
Ochsen und Stiere	23,849			
Kühe und Rinder	47,490			
Kälber	17,413			
Schafe	6,856			
Schweine	150,584			
Hunde	28,608			
Zusammen	281,002	188,966	+ 27,217	+ 50,211
Hiezu Militairpferde.	101	712	— 14,362	— 216,488
Im Ganzen	281,103	189,678	+ 12,855	— 166,277

5) Güter.[1])

	Zoll-Ctr.	Ertrag fl.	Zoll-Ctr.	Ertrag fl.
Gewöhnliche Fracht I. Klasse	3,137,826,10			
„ „ II. „ A. ...	6,771,433,70			
„ „ II. „ B. ...	6,257,662,90			
Eilgut	269,730,60			
Summe	16,436,653,30	6,084,061	+ 1,619,613,60	+ 708,974
Hiezu Militaireffekten	528,00	222	— 38,321,40	— 29,035
Im Ganzen	16,437,181,30	6,084,283	+ 1,581,392,20	+ 679,939

[1]) Im Transit sind über die Bayerischen Bahnen folgende Gütermengen befördert worden: 55,886,00 Ctr. I. Klasse, 27,550,30 Ctr. II. Klasse A., 19,346,20 Ctr. II. Klasse B. und 3650,50 Ctr. Eilgut.

Rechnungsergebnisse. Im Jahre 1859—60 haben betragen die Gesammt-Einnahmen 11,063,580 Fl., die Gesammt-Ausgaben 7,057,564 Fl. Der Reinertrag nach Abzug sämmtlicher Ausgaben inkl. jener für Bau-Anlagen war 4,006,016 Fl. Das Anlagekapital Ziffer 3 verzinst sich zu 4,50 pCt. Der Brutto-Ertrag stellt sich für die Meile Bahnlänge auf 75,991 Fl., für die Nutzmeile auf 19 Fl. 36 Kr. Die Ausgaben der Brutto-Einnahme betragen 48,95 pCt. Die Brutto-Ausgabe für die Meile Bahnlänge ist 37,203 Fl., die Nutzmeile 9 Fl. 36 Kr. Der Ueberschuß beträgt für jede Meile Bahnlänge 38,788 Fl., für jede Nutzmeile 10 Fl.

(Schluß folgt.)

Mittheilungen.

Danzig, 4. März. Der Verkehr an der Börse war im abgelaufenen Monat Februar sehr unbedeutend. Die Schifffahrt war durch den andauernden Winter gehemmt. Die Häfen Englands wurden durch große Zufuhr von Mehl und Weizen aus Amerika, und von Weizen aus dem Mittelmeer überführt, und die Flauheit der Englischen Märkte übertrug sich auch auf die unsrigen. Die Spekulanten blieben unthätig, und nur die feineren Weizengattungen wurden gesucht und hier und da in kleineren Partien gekauft. Indessen hielten sich die Preise nach einigen Schwankungen doch so, daß sie gegen diejenigen zu Anfang des Monats nicht als niedriger angenommen werden können. In Roggen war mehr Umgang, und die Umsätze waren in mancher Woche nicht unbedeutend. Die Preise hielten sich. — Erbsen meist ohne Frage. — Gerste blieb vernachlässigt und ging 2 Sgr. pro Scheffel niedriger. — Spiritus sehr flau, ging bei starker Zufuhr auf 16 bis 16½ Rthlr. pro 8000 pCt. Tr. herunter. — Von dem Hafenverkehr ist nichts zu melden, da das Fahrwasser noch eingefroren ist. Ein paar Schiffe, welche den Versuch machten, auszugehen, kamen aus See zurück, weil in derselben viel Eis trieb.

Tilsit, 10. März. Der verflossene Monat Februar verlief für unseren Getreidehandel nicht günstig, da die auf auswärtigen Märkten zurückgegangenen Preise auch hier von Einfluß waren. Die hergelegten Aufträge wurden theils zurückgezogen, theils erheblich strenger limitirt. — Durch große Schneemassen sind unsere Wege, selbst die Chausseen, fast unfahrbar geworden und in Folge dessen die Marktzufuhren von Getreide sehr geringe geblieben. — Unsere Oelmühlen wurden in regelmäßigem Betriebe erhalten, wenngleich die Fabrikate derselben wenig Begehr fanden. Das Geschäft in Leinkuchen ruhte im vergangenen Monate gänzlich, da die gute Ernte von Futtergetreide und Rüben in England sehr nachtheilig auf den Verbrauch dieses Artikels wirkte. Selbst zu dem Preise von 65 Sch. pro Centner war kein Gebot zu erlangen, doch hofft man allgemein auf eine Besserung des Marktes bei offenem Wasser. Leinöl haben die Königsberger Mühlen in der Provinz sehr stark ausgeboten und einen Preisdruck von ca. ⅔ Rthlr. pro Centner herbeigeführt, so daß bei sehr trägem Absatz augenblicklich kaum 12⅓ Rthlr. pro Centner ohne Faß zu bedingen ist. — Neue Ankäufe von Leinsaat haben unsere Oelmühlen nicht gemacht. — Sämereien blieben unbeachtet; Thimotheum in kleinen Posten wurde mit 7⅓ bis 8½ Rthlr. pro Ctr. bezahlt. Für Kleesaat wird 15 Rthlr. pro Ctr. gefordert. — Im Flachsgeschäfte blieb Frage für gute Waare und es mögen ca. 150 Ctr. für Königsberg und 600 Ctr. für Memel gekauft sein; à 70—74 Sch. pro 31 Zollpfd. — Feine Heede ist gesucht und es sind ca. 60 Ctr. davon für Königsberg à 65 bis 70 Sch. pro 31 Zollpfd. gekauft. — Von Hanf traf starke Zufuhr aus Rußland ein, welche meistentheils sofort nach Königsberg spedirt wurde. Im Holzgeschäfte ist in Folge flauer Stimmung in England nichts umgegangen, doch sind neuerdings Einleitungen zum Geschäft eingetroffen und man hofft zur Eröffnung der Schifffahrt auf lebhaften Umsatz. Unsere Spedition nach Rußland ist unbedeutend, auch gehen Thee, Schnitt- und kurze Waaren noch immer in geringem Umfange über die Grenze. Der Geldmangel in Rußland dauerte fort, es scheint jedoch, daß das Vertrauen dort allmälig zurückkehrt.

Posen, 12. März. In den Händen unserer Produzenten befinden sich noch erhebliche Vorräthe, sowohl von Getreide als auch von Kartoffeln und gegenüber diesen Beständen sowie den eintreffenden und zu erwartenden Zufuhren aus dem Königreiche Polen vermögen sich die Preise auf der gegenwärtigen Höhe nur so lange zu erhalten, als der bisherige gute Absatz nach außerhalb anhält. Die Witterung ist den Wintersaaten bisher recht günstig gewesen. Die Zahl der in hiesiger Provinz theils zum freien, theils zum gerichtlichen Verkaufe stehenden Landgüter von den verschiedensten Größen und Bodenbeschaffenheiten ist gegenwärtig sehr beträchtlich. Bei den zwangsweisen Verkäufen werden die mäßigen gerichtlichen Taxen in der Regel nicht erreicht. Eine Gesellschaft, ausgerüstet mit den nöthigen Geldmitteln und der erforderlichen Sachkenntniß, welche es sich zur Aufgabe machen wollte, dergleichen Güter anzukaufen, dieselben von den größtentheils verworrenen Hypothekenverhältnissen zu bereinigen, dann durch die Landschaft zu bepfandbriefen und an solide tüchtige Landwirthe wieder zu verkaufen, dürfte mit erheblichem Nutzen für sich und das Land wirken können.

Görlitz, 10. März. Die Wollen- und Tuch-Industrie hat sich auch im Monate Februar einer besonderen Regsamkeit nicht zu erfreuen gehabt, das Geschäft bewegte sich vielmehr in den engsten Grenzen des augenblicklichen Bedarfs, indem die alles Vertrauen untergrabenden unsicheren politischen Verhältnisse in Amerika sowohl, als auch in Italien und dem Orient keine Spekulation aufkommen lassen, wozu noch der Umstand tritt, daß sich in Amerika die Valuten-Verhältnisse so ungünstig gestaltet haben, daß das Amerikanische Geschäft bei den ohnehin gedrückten Preisen nur Verluste in Aussicht stellt. Das Hauptgeschäft bleibt hiernach auf das Inland und die Zollvereinsstaaten beschränkt, aber auch hierbei ist das Geschäft nur mit geringem, oft gar keinem Nutzen verbunden, da der Mangel an anderweitigem Absatz und die Ruhe des Exporthandels große Konkurrenz, namentlich von Rheinländern, welche sonst hauptsächlich nur mit Amerika arbeiten, herbeigeführt hat. Die Maschinenbau-Anstalten arbeiten dagegen lebhaft fort; an lohnenden Arbeiten fehlt es ihnen nicht. Auch der Getreidehandel erfreut sich eines lebhaften Verkehrs, größere Versendungen, besonders in Roggen, geschehen nach den südlichen Staaten, Thüringen u. s. w., wogegen sich die hiesigen Abgeber wieder mit Zufuhren aus Schlesien und dem Großherzogthum Posen versorgen.

Düsseldorf, 13. März. Die auf dem Rhein und der Ruhr wieder vollständig aufgenommene Schifffahrt hat im verflossenen Monat die Versendung von sehr erheblichen Quantitäten Kohlen sowohl nach dem Oberrhein als nach Holland möglich gemacht und wenn auch über die zu erzielenden Preise im Allgemeinen noch sehr geklagt wird, so wird doch kaum anzunehmen sein, daß diese, ihrem Umfange nach früher nie erreichten Versendungen ohne einen mäßigen Gewinn bleiben. Die Hochöfen-Etablissements haben in bisheriger Weise fortgearbeitet und sind wesentliche Veränderungen im Preise des Roheisens nicht vorgekommen. Die Anlage der Gesellschaft Vulkan bei Duisburg ist für ca. 530,000 Thaler in den Besitz der Prioritäts-Obligationen-Inhaber übergegangen und die Besitzer der Stamm-Aktien haben ihr ganzes Kapital verloren. Die gegenwärtigen Eigenthümer des Werkes haben nicht die Absicht, den Betrieb wieder aufzunehmen, weil dazu ein Kapital von 300,000 Thaler nöthig sein würde, und versuchen dasselbe ganz oder getheilt zu verkaufen. Vor Kurzem wurde erzählt, daß eine Englische Gesellschaft in der Bildung begriffen wäre, um bei Langenberg eine neue Hochofen-Anlage zu begründen. Unsere Walzwerke waren reichlich beschäftigt. Die Gesellschaft Phönix bei Ruhrort soll bedeutende Aufträge auf Eisenbahn-Schienen erhalten und ihr Arbeiterpersonal wesentlich verstärkt haben. — Auch den Maschinenfabriken, Kesselschmieden, Nagel- und Schraubenfabriken fehlte es an Aufträgen nicht.

Die wieder aufgenommene Bauthätigkeit brachte reges Leben in den Handel mit Baumaterialien und in den Betrieb unserer Dampfschneidemühlen zu Duisburg und Düsseldorf. Die Eisenbahnwagen-Fabrik bei Düsseldorf ist so reichlich mit Aufträgen versehen, daß sie denselben kaum genügen kann. Die Verhältnisse der Tuchfabriken, der Spinnereien, Webereien, Druckereien und Türkischroth-Färbereien haben sich nicht geändert und werden diese Industriezweige nur durch eine bessere Gestaltung der Nordamerikanischen Angelegenheiten aus ihrer gedrückten Lage befreit werden. Im Kolonialwaaren- und im Getreidehandel haben nur Umsätze für den Konsum stattgefunden. Die Weizenpreise sind um einige Silbergroschen gefallen, wozu wohl der günstige Stand der Saaten in unserer Gegend beigetragen haben mag.

Elberfeld, 14. März. Je länger die ungünstigen Verhältnisse, mit denen Handel und Gewerbe zu kämpfen haben, und welche für unsere Gegend besonders in den Amerikanischen Zuständen und der daraus hervorgehenden, tief eingreifenden Baumwollenfrage den Höhepunkt erreichen, — andauern, desto fühlbarer und unerträglicher wird der dadurch geübte Druck und desto augenscheinlicher treten die Folgen ans Licht. Die Klagen über Geschäftsstille, über den Mangel an Abzug der Vorräthe werden mit jedem Tage lauter und allgemeiner, die Beschränkungen in der Production und in der Arbeitszeit immer ausgedehnter, und wenn nicht bald ein Umschwung eintritt und namentlich die Amerikanischen Märkte wieder dem Absatz aufgeschlossen werden, dürfte für die arbeitenden Klassen hauptsächlich ein Zustand der Arbeitslosigkeit und Noth bevorstehen. Die Lage der Fabrikanten wird durch die meist sehr hohen Preise der Rohstoffe noch schwieriger, denn bei mangelndem Absatz und erhöhter Konkurrenz können für die Fabrikate keine Preise erzielt werden, welche mit denen der Rohstoffe im Verhältniß stehen. Rohseide hat in der letzten Zeit im Preise angezogen, und hat darin ein ziemlich lebhafter Umsatz, wie es scheint unter Spekulanten, stattgefunden. In der Seidentrocknungsanstalt wurden 41,736 Pfund in 373 Nummern konditionirt.

Bielefeld, 12. März. Die bereits im Januar c. eingetretene bessere Nachfrage für Leinwand, Damaste und Drell hat auch während des Monats Februar c. angehalten; überhaupt macht sich seit dem ersteren Monat in der Leinen-Industrie eine uns bis dahin unbekannte erfreuliche Thätigkeit bemerkbar. Die Fabrikation von Rohleinwand war in diesem Winter stärker wie in den letzten Jahren, und da jetzt schon manche Nummern von gebleichter Leinwand fehlen, so läßt sich jetzt schon eine recht baldige und starke Beschäftigung der Bleichereien vorhersagen. Die Herstellung fertiger Wäsche wird fortgesetzt fleißig betrieben. Segeltuch erhielt sich in befriedigender Nachfrage. Der Betrieb der Flachsspinnereien ist ein äußerst lebhafter, da die Bestellungen so reichlich einlaufen, daß sie nur allmälig effektuirt werden können. Die Seiden- und Sammetfabrikation wird wegen des einstweiligen Verlustes des Amerikanischen Marktes und der in dem Zollvereins-Gebiete überdies noch zu bestehenden starken ausländischen Konkurrenz nur schwach betrieben. Dessenungeachtet ist Rohseide wiederum auf 22 bis 28 Gulden das Pfund gestiegen; imgleichen wird auch Russischer Flachs im Preise höher gehalten und gehen somit die früheren Hoffnungen der Spinner auf billige Preise nicht in Erfüllung.

Crefeld, 7. März. In der Thätigkeit der hiesigen Seidenwaarenfabriken sind auch im verflossenen Monate wesentliche Aenderungen nicht eingetreten. Ein sehr großer Theil der Webestühle, besonders für Sammet und Sammetband, stand still. Dagegen zeigte sich in der Stofffabrikation einige Besserung, zu der namentlich Aufträge für das Deutsche Geschäft die Veranlassung gaben. Unterdessen haben die Preise der Rohseide wieder angezogen. Die Spekulation zeigt sich in diesem Artikel wieder etwas thätig, da, durch die Fortschritte der Föderalisten, die Hoffnung auf Beseitigung der Amerikanischen Wirren gestiegen ist. In der hiesigen Trocknungsanstalt wurden 50,261 Pfd., einschließlich ca. 16,591 Pfd., Asiatischer Seide konditionirt. In der Geschäftslage der Fabriken in Gladbach und Umgegend hat sich nichts geändert. Obgleich die Garnpreise in stetem Steigen blieben, standen sie doch noch immer zu niedrig im Verhältnisse zu den Preisen der rohen Baumwolle. Dabei ist der Konsum im Abnehmen, weshalb die Spinnereien sich um so mehr zu Reduktionen veranlaßt sehen. — Der Fruchthandel war still und beschränkte sich auf den Bedarf der Konsumenten.

Dortmund, 11. März. Das Kohlengeschäft war im Februar minder lebhaft als in den früheren Monaten, doch ist dies in der Regel am Ende des Winters der Fall. Die meisten größeren Werke sind bemüht, durch Abschlüsse auf längere Zeit sich, selbst zu mäßigen Preisen, dauernden Absatz zu sichern ist und dies besonders nach dem Siegerlande der Fall, wohin die an der Bergisch-Märkischen Bahn gelegenen Zechen erhebliche Lieferungen abgeschlossen haben. Das Koaksgeschäft nimmt an Ausdehnung fortwährend zu, und wenn auch die Preise, 6—7 Sgr. per Ctnr., verhältnißmäßig niedrig sind, so ist der Vortheil für die Zechen, die schlechteren Kohlen aufzuarbeiten, so überwiegend, daß auf einer großen Zahl hiesiger Werke Koaksöfen angelegt werden.

Münster, 10. März. Der fehlende Abzug von Getreide und Mehl, die hohen Preise der rohen Baumwolle, wodurch eine Beschränkung der Arbeit hervorgerufen wird, sind empfindlich, aber nirgend ist eine Entmuthigung bemerkbar, denn man vertraut darauf, daß die bestehenden Uebel, als hohe Eisenbahnfrachten, Mißverhältnisse des Zolls fertiger grober Leinen gegen den des Rohstoffes, vorübergehend sein dürften. Auf Anregung eines hiesigen bemittelten und soliden Agenten wird hier, besonders mit Holländischem Kapitale, die Anlage einer mechanischen Nesselweberei beabsichtigt. Einige Wenige fangen an, zu erkennen, daß die Fabrikation von Briquettes, in einem entsprechenden Maßstabe und mit Rücksicht auf das allgemeine Interesse angelegt, sowohl zum Verkauf nach dem Innern, wie zur Verschiffung nach der Ostsee von Leer und Emden aus, nicht nur für den Absatz der Westphälischen Kohle überhaupt, sondern für alle größeren und kleineren Konsumenten, auch für die Rhederei von entschiedenem Vortheil sein würde.

Calmar, im Januar. Seit dem Jahre 1858 hat sich die Einfuhr von fremden Produkten nach unserer Provinz fortfahrend erhöht, und das Jahr 1861 wird in dieser Beziehung, aller Wahrscheinlichkeit nach, das letztverflossene nicht wenig übertreffen. Da Calmar einen wesentlichen Hauptpunkt in der Baltischen Dampfschifffahrt bildet, so wird hier eine wichtige Spedition von auswärtigen, besonders Deutschen Erzeugnissen mit ganz Schweden betrieben, und dieses Geschäft ist noch in fortwährender Ausdehnung begriffen. Die Hauptartikel der Ausfuhr sind Holzwaaren, Getreide und Eisen. Der Export des Jahres 1861 kommt dem vorjährigen an Werth ziemlich nahe. Calmar besitzt nur Segelschiffe, welche größtentheils für eigene Rechnung beschäftigt werden. Die Handelsmarine besteht aus 70 Schiffen für den auswärtigen Verkehr, mit zusammen 4615 Lasten, und 17 Schiffen für die Küstenfahrt, mit zusammen 322 Lasten. Unsere Flotte steht demnach seit mehreren Jahren auf demselben Punkte. In industrieller Beziehung hat sich unsere Stadt der Errichtung zweier neuen Etablissements zu erfreuen, nämlich einer Seifensiederei, die ihre Thätigkeit so eben angefangen hat, und einer Oelschlägerei, die zum Frühjahre in Ordnung gebracht werden wird. Beide Fabriken beabsichtigen eine Produktion im größeren Maaßstabe. In Oscarshamn, das seine Stadtrechte im Jahre 1856 erhielt, und dessen Einwohner einen hohen Grad von Betriebsamkeit entwickeln, hat sich eine Gesellschaft für die Errichtung einer Maschinenbauanstalt gebildet. Die in dem dortigen Hafen in Arbeit begriffene Schiffsdocke wird wahrscheinlich schon zum Frühjahre soweit fertig, daß sie für den allgemeinen Gebrauch eröffnet werden kann. Calmars Hafen wurde dieses Jahr nur von einem Preußischen Schiffe besucht.

Uleåborg, Ende Februar. Der Import des verflossenen Jahres zeigt im Vergleich zu 1860 keine Veränderung, dagegen litt der Export

durch die im Auslande herrschenden flauen Preise bedeutend, und es lagert hier noch ein bedeutender Vorrath von Brettern, der nicht verschifft werden konnte. Unsere Ausfuhr bestand überhaupt aus:

54,578	Tonnen Theer,
583	„ Pech,
19,350	Zwölfter Planken,
1,625	Stück Balken,
350	Pfund Talg,
4,786	„ Butter,
10¾	Tonnen gesalzenen Lachs,
8	Decher unbereitete Kalbfelle,
1,885	Tonnen Roggen,
1,471	„ Gerste.

Auch die Schifffahrt war nicht so lebhaft wie im Jahre 1860, sehr wenig ausländische Schiffe besuchten unseren Hafen, insbesondere haben von Preußischen Schiffen sich nur 2 hier gezeigt. Der Schiffsbau hat die letzten Jahre wieder große Fortschritte gemacht. Unsere Handelsflotte vermehrt sich von Jahr zu Jahr, dieselbe ist jetzt zu 30 Schiffen mit 6319 Lasten gestiegen, während das ganze Finland 471 Schiffe mit 58,692 Last besitzt. Die Finländische Regierung hat die der Stadt gehörigen Wälder von den gemeinschaftlichen getrennt und in Forstämter eingetheilt. Dieses hat den Spekulanten Veranlassung gegeben, verschiedene Dampfsägemühlen einzurichten.

London, im März. Ein kürzlich veröffentlichtes Blaubuch enthält den Text des Vertrages zwischen der Britischen und Marokkanischen Regierung, wegen einer von jener zu gewährenden Anleihe von 426,000 Pfd. Sterl. Der Vertrag ist unterm 24. Oktober v. J. zu Tanger unterzeichnet und die Ratifikationen sind am 20. Dezember ebenda ausgewechselt worden. Die vorgedachte Summe soll zur Abtragung der Schuld Marokkos an Spanien verwendet werden. Zur Sicherheit für Kapital und Zinsen hat Marokko, zufolge Art. 1 des Vertrags, die Hälfte der Zolleinnahme in sämmtlichen Häfen des Reichs verpfändet. Durch eine vom 18. Januar 1862 datirte und am 19. v. Mts. ratifizirte Zusatz-Uebereinkunft sind die Bestimmungen des Vertrages auf den Betrag von 501,176 Pfd. Strl. 10 Sch. als die Summe, welche den Nennwerth der auszufertigenden Schuldpapiere darstellt, ausgedehnt.

Savannah, 6. Januar. Die schon am Ende des Jahres 1860 in Süd-Carolina ausgebrochenen Unruhen haben auch auf den Handel mit Deutschland ihren Einfluß ausgeübt, und so ist es wohl diesem Umstande zuzuschreiben, daß im letzten Jahre kein Preußisches Schiff in diesem Hafen oder dem benachbarten Darien einlief. Seitdem die Postverbindung mit dem nördlichen Theile der Vereinigten Staaten aufgehört hat, ist der Briefwechsel mit Europa außerordentlich erschwert worden. Bis zum August beförderte eine Privat-Kompagnie noch Briefe, als aber auch dies von beiden Regierungen untersagt wurde, war es nur möglich, mit Schiffen, die von hier oder Charleston aus die Blokade umgingen über Havanna oder Nassau zu schreiben. Eine Gesellschaft, die von New-Orleans aus über Matamoras und Tampico Briefe für die Englischen Postdampfer befördern wollte, scheint auch keinen Erfolg gehabt zu haben. Offene Englische Briefe können via Norfolk und Fort Monroe unter einer Waffenstillstandsflagge befördert werden. Die Blokade war bis zum letzten Monat durchaus unwirksam, nachdem jedoch die Truppen der Vereinigten Staaten Port Royal, Tybee-Insel und Warsau-Sund besetzt halten, ist der Wasserverkehr mit Savannah so gut wie abgeschnitten, und muß man die Blokade als wirksam ansehen. Von den alten Wallfischfängern, der sogenannten „Ballastflotte", ist bei Tybee noch keins versenkt worden, doch wird bei Warsau Anstalt gemacht, die dortige Einfahrt auf diese ganz neue Art zu blokiren. In Charleston, Darien und Fernandina kamen noch vor Kurzem Schiffe an, ja das Dampfschiff Ella Warley mit Waffen ꝛc. von Nassau, lief am hellen Tage bei der Flotte vorbei und in den Hafen von Charleston. Dies Schiff war erst vor ca. 4 Wochen von dort abgesegelt. Die Stadt ist ruhig und man ist der Ansicht, jeden Angriff zurückschlagen zu können, wenigstens auf dem festen Lande; die Inseln sind ihrer Unhaltbarkeit wegen fast alle geräumt, nachdem die Pflanzer ihre Baumwolle theils fortgeschafft, theils den Flammen preisgegeben haben. Unter der hiesigen Bevölkerung thut sich die größte Ergebenheit für die Regierung zu Richmond kund. Die Baumwoll- und Getreide-Ernte ist vortrefflich gerathen und ist es wohl dem reichen Ertrage der ersteren zuzurechnen, daß die Regierung so wenig finanzielle Schwierigkeiten hatte. Sollte die Blokade und der Krieg noch viel länger dauern, so werden sich die Pflanzer gezwungen sehen, mehr Getreide zu bauen und es dürfte dann die nächste Baumwollernte sehr klein ausfallen. Es liegt auch wohl kaum im Interesse des Pflanzers, seine Zeit auf die Kultur eines Produktes zu wenden, welches nur dann für ihn von Werth ist, wenn er es gegen Erzeugnisse des Auslandes austauschen kann. Ein mäßiger Tarif bietet der Europäischen Industrie ein reiches Feld, und der Süden ändert nur ungern die ihm gewohnte Beschäftigung, klimatische Verhältnisse und die Sklaverei lassen das Fabrikwesen nicht aufblühen, und nichts liefert dem Grundbesitzer so reichen Ertrag als der Baumwollbau. Es ist daher leicht erklärlich, daß hier große Vorliebe für den direkten Verkehr mit Europa herrscht, und schon hat man Schritte gethan, denselben nach Aufhebung der Blokade durch Errichtung einer Dampfschifffahrt nach Liverpool zu erleichtern. Es dürfte für die Preußischen Rheder von Wichtigkeit sein, ihr Augenmerk auf die südlichen Häfen und besonders den von Savannah zu richten, da Deutsche Schiffe eine nicht unbedeutende Rolle im Süden spielen werden, indem man sicherlich allen Schiffen den Vorzug vor denen der Nordländer geben wird.

Quebec, Anfang Februar. Die 22 Preußischen Schiffe, welche während des Jahres 1861 unseren Hafen besucht haben, hatten im Ganzen eine Tragfähigkeit von 5569 Normallasten. Dieselben sind mit wenigen Ausnahmen in Ballast eingelaufen; auf der Rückfahrt waren sie fast sämmtlich mit Holz für Englische Häfen beladen.

Berichtigung.

In voriger Nummer auf Seite 200, Zeile 7 und Zeile 50 von oben ist statt „Z." zu lesen: J. (Inches).

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 3 und 4 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag. Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 13. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 28. März 1862.

Handelsverträge der Türkei mit Frankreich, Großbritannien, Italien und Belgien.

Es ist bekannt, daß die bedenkliche Lage der finanziellen Verhältnisse der Türkei, welche seit einiger Zeit ein Gegenstand allgemeiner Beachtung geworden, der Türkischen Regierung selbst Veranlassung gegeben hat, unter dem Beirathe der Europäischen Mächte auf geeignete Reformen Bedacht zu nehmen. Die bezüglichen Erwägungen sind insbesondere auch auf die Mittel und Wege zur Hebung des inneren Wohlstandes der Türkei, und in dieser Hinsicht namentlich darauf gerichtet worden, der Entwickelung der bedeutenden materiellen Hülfsmittel des Türkischen Reiches zu Hülfe zu kommen. Als ein erhebliches Hinderniß einer gedeihlichen Entwickelung dieser Hülfsmittel hat das System der Eingangs- und Ausgangs-Abgaben erkannt werden müssen, welches durch die zwischen der Pforte und den übrigen Europäischen Staaten im Jahre 1838 resp. in den nächstfolgenden Jahren abgeschlossenen Handelsverträge festgestellt worden ist. Es bedarf keiner näheren Ausführung, daß ein System, welches die gesammte Ausfuhr mit einer allgemeinen Abgabe von 12 pCt. des Werthes belegt, während die Einfuhr nur einer solchen von 5 pCt. unterliegt, für die Dauer nur einen höchst nachtheiligen Einfluß auf Produktion und Gewerbfleiß des Landes ausüben kann. Aus dieser Erwägung, mit welcher von Seiten der Pforte demnächst noch einige fernerweite, die kommerziellen Beziehungen derselben zu den übrigen Staaten Europas berührende Fragen in Verbindung gebracht worden, ist der Gedanke einer allgemeinen Revision der vorerwähnten Handelsverträge hervorgegangen.

Nachdem die einleitenden Berathungen, welche hierüber in Constantinopel gepflogen worden, dahin geführt hatten, daß an der Geneigtheit der Europäischen Regierungen zur Ausführung der Maßregel nicht zu zweifeln war, hat die Ottomanische Pforte die speziellen Verhandlungen zuvörderst mit den bei ihrem auswärtigen Handel vorzugsweise betheiligten beiden Mächten, mit Frankreich und Großbritannien, eröffnet, und mit diesen beiden Staaten unter dem 29. April d. J. neue Handels- und Schifffahrtsverträge abgeschlossen, deren Abweichungen von den bisherigen Verträgen in ihren wesentlichen Beziehungen mit einander übereinstimmen.

In Folge dieser Vorgänge hat die Frage hinsichtlich einer Revision der übrigen Handelsverträge der Pforte insofern eine ganz bestimmte Gestaltung angenommen, als das Interesse der Pforte sich nunmehr wesentlich darauf konzentrirt hat, von den übrigen Staaten dieselben Modifikationen ihrer resp. Verträge zu erlangen, welche von Seiten Frankreichs und Großbritanniens bereits definitiv zugestanden worden. Die hierauf gerichteten Bestrebungen der Türkischen Regierung sind insofern von Erfolg gewesen, als inmittelst auch Sardinien, Belgien und Rußland auf den Grundlagen der Verträge vom 29. April v. J. neue Handelsverträge mit der Pforte abgeschlossen haben. Die letztere ist außerdem mit Oesterreich, den Niederlanden und dem Zollverein wegen des Abschlusses derartiger Verträge in Verhandlungen eingetreten, die jedoch zu einem definitiven Ergebnisse noch nicht gelangt sind.

Die wesentlichen Abweichungen der in Rede stehenden neuen Verträge von dem allgemeinen Inhalte der bisherigen Verträge lassen sich auf folgende Punkte zurückführen:

Die allgemeine Ausgangs-Abgabe der Pforte ist von 12 pCt. des Werthes sofort auf 8 pCt. herabgesetzt worden, und soll mit jedem Jahre fernerweit um 1 pCt. ermäßigt werden, bis sie auf den, lediglich zur Deckung der allgemeinen Verwaltungs- und Aufsichtskosten bestimmten festen Betrag von Eins vom Hundert vermindert sein wird. Dagegen ist die allgemeine Eingangs-Abgabe von 5 pCt. auf 8 pCt. des Werthes erhöht worden. In Verbindung mit diesen Bestimmungen ist die in den bisherigen Verträgen sowohl bei den Eingangs- als bei den Ausgangs-Abgaben festgehaltene Unterscheidung zwischen den eigentlichen Zöllen (Ein-

gangs- und Ausgangs-Abgaben) und dem Aequivalent für die früher erhobenen inneren Verkehrssteuern aufgehoben worden. Die Abgabe von 3 vom Hundert des Werthes, welche nach den bisherigen Verträgen für die Durchfuhr von Waaren zu Lande zu entrichten gewesen, ist sofort auf 2 vom Hundert ermäßigt worden; nach Verlauf von 8 Jahren soll sie auf eine feste Abgabe von Eins vom Hundert herabgesetzt werden. Tabak und Salz sollen in die Türkei nicht eingeführt werden dürfen, wogegen die Pforte das Zugeständniß gemacht hat, daß die beiden genannten Artikel ohne Entrichtung irgend einer Abgabe ausgeführt werden dürfen. Als Gegenstände eines Türkischen Einfuhr-Verbotes sind außerdem noch Kanonen, Schießpulver und sonstige Kriegsmunition, und Waffen bezeichnet worden, wobei zugleich die Befugniß der Pforte zur Ueberwachung des Handels mit diesen Artikeln anerkannt worden ist. Von den gedachten Beschränkungen sollen, was die Waffen betrifft, nach den Verträgen vom 29. April d. J. Jagdgewehre, Pistolen und Luxuswaffen befreit bleiben. Ferner ist die Befugniß der Pforte zur Konfiskation von Waaren, welche mit Umgehung der Zölle in die Türkei eingeführt werden, unter gewissen, die Beobachtung eines loyalen Verfahrens sichernden Bedingungen anerkannt, und endlich sind, dem Wunsche der Pforte entsprechend, bei der Aufzählung der Gebietstheile des Ottomanischen Reiches, auf welche die neuen Verträge anwendbar sein sollen, auch Serbien und die vereinigten Fürstenthümer der Moldau und Wallachei genannt worden.

Der Termin, von welchem ab die neuen Verträge zur Ausführung gebracht werden sollen — m. vgl. den Art. 18 des Französischen Vertrages — ist zufolge der hierüber mit den betheiligten Mächten getroffenen besonderen Abreden auf den 1. März 1862 (a. St.) hinausgerückt worden.

Was nun den Wortlaut der einzelnen Verträge betrifft, so lassen wir den Vertrag zwischen der Türkei und Frankreich in vollständiger Uebersetzung folgen und theilen aus den Verträgen mit Großbritannien, Sardinien und Belgien alle diejenigen Bestimmungen mit, welche von dem Inhalt des Französischen Vertrages abweichend formulirt sind. Die Mittheilung des mit Rußland abgeschlossenen Vertrages (ratifizirt am 16. Februar d. J.) müssen wir in Ermangelung des authentischen Textes uns noch vorbehalten.

I. Französisch-Türkischer Vertrag.

(Mon. Univ. Nr. 209.)

Seine Majestät der Kaiser der Franzosen und Seine Kaiserliche Majestät der Sultan, Willens, den durch den Handelsvertrag vom 25. November 1838 in erfreulicher Weise geordneten Beziehungen zwischen ihren Staaten durch eine besondere zusätzliche Akte eine neue Ausdehnung zu geben, haben behufs Erreichung dieses Zweckes zu ihren Bevollmächtigten ernannt, und zwar:

Se. Majestät der Kaiser der Franzosen den Herrn Karl Johann Maria Felix Marquis von Lavalette, x. x., Ihren Botschafter bei Sr. Kaiserlichen Majestät dem Sultan,

und Seine Kaiserliche Majestät der Sultan Muhamed Emin Aali Pascha, Präsidenten des Tanfimats-Kollegiums und Ihren interimistischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten, x. x.,

welche nach Auswechselung ihrer in guter und in gehöriger Form befundenen Vollmachten über die nachstehenden Artikel übereingekommen sind:

Art. 1.

Alle durch die früheren Kapitulationen und Verträge den Französischen Unterthanen und Schiffen eingeräumten Rechte, Privilegien und Freiheiten mit Ausnahme derjenigen Bestimmungen der besagten Verträge, welche der gegenwärtige Vertrag abzuändern bezweckt, werden bestätigt. Man ist ferner ausdrücklich einverstanden, daß die Rechte, Privilegien und Freiheiten, welche die hohe Pforte den Unterthanen und Schiffen irgend einer anderen fremden Macht gegenwärtig zugesteht oder künftig zugestehen möchte, in gleicher Weise den Französischen Unterthanen und Schiffen zugestanden sein sollen, so daß sie zur Ausübung und zum Genusse derselben berechtigt sind.

Art. 2.

Die Unterthanen Sr. Majestät des Kaisers der Franzosen oder ihre Rechtsnachfolger sollen in allen Theilen des Ottomanischen Reichs alle Gegenstände ohne Ausnahme, mögen es Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie dieses Landes sein, kaufen dürfen, sei es in der Absicht, damit Handel im Innern zu treiben oder selbige auszuführen. Da die hohe Pforte zufolge des Art. 2. des Vertrags vom 25. November 1838 alle Monopole, welche die Produkte des Ackerbaues oder irgend ein anderes Erzeugniß ihres Gebietes betrafen, förmlich abgeschafft und auch auf den Gebrauch der Teskeres, welche bei den Ortsbehörden behufs des Ankaufs dieser Waaren oder des Transportes der gekauften von einem Orte zum anderen erbeten werden mußten, verzichtet hat, so ist man einverstanden, daß alle im Art. 2. des besagten Vertrages verabredeten Bestimmungen volle Geltung behalten sollen.

Art. 3.

Die Französischen Kaufleute oder ihre Rechtsnachfolger, welche irgend ein Erzeugniß des Bodens oder der Industrie der Türkei zu dem Zwecke kaufen werden, um solches für den Verbrauch im Innern des Ottomanischen Reichs wieder zu verkaufen, sollen bei dem Ankauf oder Verkauf dieselben Abgaben zahlen, welche unter gleichen Umständen von der meistbegünstigten Klasse der Ottomanischen Unterthanen, welche sich mit dem Handel im Innern beschäftigen, entrichtet werden.

Art. 4.

Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Industrie der Türkei soll, wenn es für die Ausfuhr gekauft ist, frei von jeder Art von Belastung und Abgabe durch die Französischen Handeltreibenden oder ihre Rechtsnachfolger nach einem zur Verschiffung geeigneten Orte gebracht werden. Dort angekommen, soll es ein für alle Male eine Abgabe von acht vom Hundert seines Werthes am Verschiffungsorte ent-

richten, welche in jedem Jahre um eins vom Hundert ermäßigt wird, bis sie auf den lediglich zur Deckung der allgemeinen Verwaltungs- und Aufsichtskosten bestimmten festen Betrag von eins vom Hundert vermindert ist.

Artikel, welche am Verschiffungsorte gekauft sind und die Ausgangsabgabe bereits entrichtet haben, dürfen natürlicher Weise einer weiteren Ausgangsabgabe auch dann nicht unterworfen werden, wenn sie aus einer Hand in die andere übergegangen sind.

Art. 5.

Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Industrie Frankreichs und seiner Nebenländer und alle Waaren jedweder Art, welche auf Französische Schiffe verladen und das Eigenthum Französischer Unterthanen sind, oder aus anderen Ländern zu Lande oder zur See durch Französische Unterthanen eingeführt werden, sollen wie bisher in allen Theilen des Ottomanischen Reichs ohne irgend eine Ausnahme gegen eine ein für alle Male zu entrichtende feste Abgabe von acht vom Hundert zugelassen werden. Dieselbe wird von dem Werthe dieser Artikel am Verschiffungsorte berechnet und ist, wenn die Einfuhr zur See erfolgt, zur Zeit der Landung, und wenn sie zu Lande erfolgt, an der ersten Zollstelle zu zahlen.

Nach erfolgter Berichtigung der Abgabe von acht vom Hundert soll für die genannten Waaren, mögen sie am Orte der Ankunft oder im Innern des Landes verkauft werden, keinerlei weitere Abgabe weder von dem Verkäufer noch von dem Käufer verlangt werden.

Werden solche Waaren nicht für den Verbrauch in der Türkei verkauft, sondern binnen einem Zeitraum von sechs Monaten wieder ausgeführt, so sind dieselben als Durchgangsgut zu betrachten und nach Maßgabe des Art. 8 zu behandeln. Die Zollverwaltung ist in diesem Falle verpflichtet, dem Handeltreibenden, welcher den Nachweis führt, daß die Abgabe von acht vom Hundert bezahlt worden, sofort den Unterschied zwischen dieser Eingangsabgabe und der im Art. 8 bezeichneten Durchgangsabgabe zu erstatten.

Art. 6.

Man ist einverstanden, daß die zur Einfuhr in die vereinigten Fürstenthümer der Moldau und Walachei und in das Fürstenthum Serbien bestimmten, durch die übrigen Theile des Ottomanischen Reichs durchgehenden fremden Waaren die Eingangsabgaben nur bei ihrer Ankunft in diesen Fürstenthümern, und umgekehrt, die durch die Fürstenthümer durchgehenden, zur Einfuhr in die übrigen Theile des Ottomanischen Reichs bestimmten fremden Waaren diese Abgaben nur bei der ersten unter der unmittelbaren Verwaltung der hohen Pforte stehenden Zollstelle zu entrichten haben.

In gleicher Weise sollen die Erzeugnisse des Bodens und der Industrie der Fürstenthümer, sowie diejenigen der übrigen Theile des Ottomanischen Reichs, welche zur Ausfuhr bestimmt sind, die Ausgangsabgaben, und zwar die ersteren an die Zollverwaltung der Fürstenthümer, die letzteren an die Ottomanische Staatskasse entrichten, so daß Eingangs- und Ausgangsabgaben in jedem Falle nur einmal erhoben werden können.

Art. 7.

Keine Abgabe irgend einer Art soll von den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie Frankreichs und seiner Nebenländer, noch von den dem Boden oder der Industrie eines anderen fremden Landes entstammenden Waaren erhoben werden, wenn diese beiden Gattungen von Waaren die Meerengen der Dardanellen, des Bosporus oder des Schwarzen Meeres, verladen auf Französische Schiffe, welche Französischen Unterthanen gehören, passiren, sei es nun, daß jene Waaren die Fahrt durch diese Meerengen auf denjenigen Schiffen machen, in welchen sie angebracht wurden, oder daß sie auf andere Schiffe übergeladen werden, oder daß sie, nachdem sie für die Ausfuhr verkauft worden, für eine bestimmte Zeit an das Lnnd gesetzt, und dann an Bord anderer Schiffe gebracht werden, um ihre Reise fortzusetzen.

In dem letztgedachten Falle müssen die Waaren zu Konstantinopel in die Waarenlager der Zollverwaltung, genannt »Transit-Magazine«, niedergelegt, und an anderen Orten, wo keine Niederlagen vorhanden sind, unter die Aufsicht der Zollverwaltung gestellt werden.

Art. 8.

Da die hohe Pforte den Wunsch hegt, die Durchfuhr zu Lande mittelst allmäliger Zugeständnisse zu erleichtern, so hat man sich entschieden, daß der von den Waaren, welche in die Türkei eingeführt werden, um nach anderen Ländern abgefertigt zu werden, bis jetzt erhobene Zoll von drei vom Hundert, sofort auf zwei vom Hundert und am Ende von acht Jahren auf eine feste und endgültige Abgabe von Eins vom Hundert ermäßigt werden soll.

Gleichzeitig behält die hohe Pforte sich das Recht vor, durch ein besonderes Reglement Anordnungen zur Verhütung von Defraudationen zu treffen.

Art. 9.

Die Französischen Unterthanen oder ihre Rechtsnachfolger, welche mit Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie fremder Länder Handel treiben, sollen dieselben Steuern entrichten und dieselben Rechte genießen, wie fremde Unterthanen, welche mit Waaren ihres eigenen Landes handeln.

Art. 10.

Als eine Ausnahme von den Bestimmungen des Art. 5 sollen Tabak in jeder Gestalt und Salz künftig nicht mehr zu der Zahl der Waaren gehören, welche die Französischen Unterthanen in die Türkei einzuführen befugt sind. Folgeweise sollen die Französischen Unterthanen oder ihre Rechtsnachfolger, welche Tabak oder Salz für den Verbrauch in der Türkei kaufen oder verkaufen, denselben Vorschriften unterworfen sein und dieselben Abgaben entrichten, wie die meistbegünstigte Klasse der mit diesen beiden Artikeln Handel treibenden Ottomanischen Unterthanen. Als Gegenleistung für diese Beschränkung soll in Zukunft von den gedachten Erzeugnissen, wenn sie durch Französische Unterthanen aus der Türkei ausgeführt werden, keinerlei Steuer erhoben werden.

Die Mengen an Tabak und Salz, welche von den Französischen Unterthanen oder ihren Rechtsnachfolgern ausgeführt werden sollen, müssen der Zollverwaltung angezeigt werden, welche das Recht der Beaufsichtigung dieser Ausfuhr in der bisherigen Weise behält, ohne jedoch irgend eine Vergütung hierfür, sei es wegen der Anschreibung oder irgend einem anderen Grunde, beanspruchen zu können.

Art. 11.

Die Französischen Unterthanen dürfen in Zukunft weder Kanonen, noch Pulver, noch Waffen, noch Kriegsmunition einführen. Der Handel mit diesen verschiedenen Artikeln unterliegt der unmittelbaren und speziellen Beaufsichtigung der Ottomanischen Regierung, welche das Recht behält, den Betrieb desselben zu regeln.

Unter den vorstehenden Beschränkungen sind Jagdflinten, Pistolen und Luxuswaffen nicht begriffen.

Art. 12.

Die von den Französischen Handelsschiffen bei ihrer Fahrt durch die Dardanellen und den Bosporus nachgesuchten Firmans sollen ihnen in der Weise behändigt werden, daß daraus so wenig Aufenthalt wie möglich entsteht.

Art. 13.

Die Kapitaine der Französischen Handelsschiffe, welche für das Ottomanische Reich bestimmte Waaren an Bord haben, sind verpflichtet, sofort nach ihrer Ankunft im Löschungshafen bei der Zollbehörde eine beglaubigte Abschrift ihres Manifestes einzureichen.

Art. 14.

Die mit Umgehung der Zölle eingeführten Waaren sollen, wenn die Defraudation gehörig bewiesen ist, zum Vortheil der Ottomanischen Staatskasse konfiszirt werden; über den Thatbestand des Vergehens ist ein Protokoll aufzunehmen und der Konsularbehörde des fremden Unterthanen, welchem die konfiszirte Waare gehört, mitzutheilen.

Art. 15.

Alle Erzeugnisse des Bodens des Ottomanischen Reiches, welche durch Ottomanische Schiffe in Frankreich eingeführt werden, sollen wie die gleichartigen Erzeugnisse der meistbegünstigten Länder behandelt werden.

Art. 16.

Es versteht sich, daß die Regierung Sr. Majestät des Kaisers der Franzosen nicht beabsichtigt, durch irgend einen Artikel des gegenwärtigen Vertrages sich etwas Anderes, als was aus dem natürlichen und bestimmten Sinne der gewählten Ausdrücke folgt, zu bedingen, oder in irgend einer Weise die Regierung Sr. Kaiserl. Majestät des Sultans in der Ausübung ihrer Rechte der inneren Verwaltung zu beschränken, insoweit als diese Rechte nicht die Verabredungen der früheren Verträge und die durch den gegenwärtigen Vertrag den Französischen Unterthanen und ihrem Eigenthum bewilligten Privilegien offenbar verletzen würden.

Art. 17.

Der gegenwärtige Vertrag soll auf 28 Jahre verbindlich sein. Jeder der hohen vertragenden Theile behält sich jedoch das Recht vor, am Ende des vierzehnten und des einundzwanzigsten Jahres diejenigen Abänderungen in Vorschlag zu bringen, welche die Erfahrung inzwischen an die Hand geben möchte.

Der gegenwärtige Vertrag soll in allen Provinzen des Ottomanischen Reichs, das heißt in den in Europa und Asien belegenen Besitzungen Sr. Kaiserl. Majestät des Sultans, in Egypten und den übrigen der hohen Pforte gehörigen Theilen von Afrika, in Serbien und den vereinigten Fürstenthümern der Moldau und Walachei, zur Ausführung kommen.

Die hohe Pforte erklärt, nichts dawider zu haben, daß die übrigen fremden Mächte ihrem Handel die Theilnahme an den in dem gegenwärtigen Vertrage enthaltenen Verabredungen zu verschaffen suchen.

Die hohen vertragenden Theile sind übereingekommen, Kommissarien zu ernennen, um den Tarif der Zölle festzustellen, die in Gemäßheit der Verabredungen des gegenwärtigen Vertrags sowohl von den Waaren aller Art, welche dem Boden, dem Ackerbau und der Industrie Frankreichs und seiner Nebenländer entstammen und durch Französische Unterthanen in die Staaten Sr. Kaiserlichen Majestät des Sultans eingeführt werden, als auch von den Artikeln jeglicher Gattung zu erheben sind, welche Erzeugnisse des Bodens, des Ackerbaus und der Industrie der Türkei sind und von den Französischen Händlern und ihren Agenten in allen Theilen des Reichs, sei es zum Transporte nach Frankreich oder nach anderen Ländern, aufgekauft werden.

Der festgestellte neue Tarif soll sieben Jahre hindurch, vom 1. Oktober 1861 ab, in Kraft bleiben.

Jeder der hohen vertragenden Theile soll das Recht haben, ein Jahr vor dem Ablauf dieses Zeitraums auf die Revision desselben anzutragen. Wird aber von dieser Befugniß zu dem gedachten Zeitpunkt von keiner Seite Gebrauch gemacht, so soll der Tarif ferner auf sieben andere Jahre, von dem Tage an gerechnet, wo die erste Periode abgelaufen ist, in Kraft bleiben, und eben dasselbe soll am Ende jeder folgenden Periode von sieben Jahren stattfinden.

Art. 18.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt und es sollen die Ratifikationen desselben binnen zwei Monaten oder, wenn es sein kann, früher zu Konstantinopel ausgewechselt und derselbe vom 1. Oktober 1861 ab zur Ausführung gebracht werden.

Geschehen zu Konstantinopel, am 29. April im Jahre der Gnade 1861.

(L. S.) (gez.) de Lavalette.
(L. S.) (gez.) Aali.

Die Auswechselung der Ratifikationen ist unterm 29. Juni 1861 zu Konstantinopel erfolgt.

II. Der Britisch-Türkische Vertrag,

bei dessen Abschlusse Sir Henry Lytton Bulwer für Großbritannien und Muhamed Emin Aali Pascha für die Türkei als Bevollmächtigte thätig waren, ist ebenfalls vom 29. April 1861 datirt. Die Unterzeichnung ist zu Komlidja und der Austausch der Ratifikationen am 9. Juli v. J. zu Konstantinopel erfolgt. Die nach Inhalt oder Fassung von dem Französischen Vertrage abweichenden Punkte sind im Nachstehenden bezeichnet.

Art. I. wie im Französischen Vertrage.

Im Art. II. lautet der zweite Satz, wie folgt:

Da die hohe Pforte zufolge des Art. 2 des Handelsvertrages vom 16. August 1838 sich förmlich verpflichtet hat, alle die Erzeugnisse des Ackerbaues oder irgend einen anderen Ar-

tikel treffenden Monopole, sowie die behufs des Ankaufs irgend welcher Artikel oder des Transports der gekauften von einem Orte zum anderen von den Ortsbehörden ertheilten Erlaubnißscheine (Teskeres) abzuschaffen, so soll jeder Versuch, die Unterthanen Ihrer Britischen Majestät zu zwingen, dergleichen Erlaubnißscheine von den Ortsbehörden zu entnehmen, als eine Verletzung der Verträge angesehen werden; und die hohe Pforte wird alle Veziere oder andere Beamte, welchen eine solche Pflichtwidrigkeit zur Last fällt, sofort mit Strenge bestrafen, und wird den Britischen Unterthanen für alle Beleidigungen oder Verluste, welche ihnen erwiesenermaßen hierdurch erwachsen sind, volle Schadloshaltung gewähren.

Art. III. Hinter den Worten »Ottomanischen Unterthanen« ist eingeschaltet:

»oder Fremden.«

Art. IV. ff. Während der Französische Vertrag den Charakter der Einseitigkeit festhält, und seine Bestimmungen, mit einziger Ausnahme des Art. 15., nur auf den Handel der Franzosen in der Türkei sich beziehen, ist bei Abfassung des Britischen Vertrags das Prinzip der Reziprocität zu Grunde gelegt, und es sind somit auch für die Türken in Großbritannien die Rechte der meistbegünstigten Nation stipulirt worden. Daraus ergeben sich folgende Textänderungen:

Art. IV.

Keine anderen oder höheren Abgaben oder Lasten sollen in den Gebieten und Besitzungen des einen der vertragenden Theile bei der Ausfuhr irgend eines Artikels nach den Gebieten und Besitzungen des anderen erhoben werden, als diejenigen, welche jetzt oder künftig bei der Ausfuhr desselben Artikels nach jedem anderen fremden Lande zu entrichten sind; und kein Verbot soll auf die Ausfuhr irgend eines Artikels aus den Gebieten und Besitzungen des einen der vertragenden Theile nach denen des anderen gelegt werden, welches nicht in gleicher Weise sich auf die Ausfuhr desselben Artikels nach jedem anderen fremden Lande erstreckt.

(Folgen die im Art. 4 des Französischen Vertrags enthaltenen Bestimmungen.)

Art. V.

Keine anderen oder höheren Abgaben sollen bei der Einfuhr irgend eines Erzeugnisses des Bodens oder der Industrie der Gebiete und Besitzungen Sr. Kaiserl. Majestät des Sultans in die Gebiete und Besitzungen Ihrer Britischen Majestät, oder bei der Einfuhr irgend eines Erzeugnisses des Bodens oder der Industrie der Gebiete und Besitzungen Ihrer Britischen Majestät in die Gebiete und Besitzungen Sr. Kaiserl. Majestät, einerlei von welchem Orte, sei es zur See oder zu Lande, die Einfuhr erfolgt, erhoben werden, als diejenigen, welche jetzt oder künftig bei der Einfuhr der gleichartigen Boden- und Industrie-Erzeugnisse jedes anderen fremden Landes zu entrichten sind; und kein Verbot soll auf die Einfuhr irgend welcher Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der Gebiete und Besitzungen des Einen der vertragenden Theile nach denen des anderen gelegt werden, welches nicht in gleicher Weise sich auf die Einfuhr derselben Art von Boden- oder Industrie-Erzeugnissen jedes anderen fremden Landes erstreckt.

Se. Kaiserl. Majestät verpflichtet sich ferner, abgesehen von den unten bezeichneten Ausnahmen [1]), die Einfuhr keines Erzeugnisses des Bodens oder der Industrie der Gebiete und Besitzungen Ihrer Britischen Majestät, ohne Unterschied des Orts der Herkunft, in seine Gebiete und Besitzungen zu verbieten, und daß die von den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie der Gebiete und Besitzungen Ihrer Britischen Majestät bei der Einfuhr in die Gebiete und Besitzungen Sr. Kaiserlichen Majestät zu erhebenden Abgaben in keinem Falle den einmaligen festen Betrag von 8 pCt. ad valorem oder einen im gemeinsamen Einverständnisse festzusetzenden spezifischen Zoll von gleicher Höhe übersteigen sollen.

(Hier folgt der Art. 5 des Französischen Vertrags von den Worten: »Dieselbe wird 2c.« bis zu Ende.)

Art. VI.

(Gleichlautend mit Art. 6 des Französischen Vertrags.)

Art. VII.

Die Unterthanen des einen vertragenden Theils sollen in den Gebieten und Besitzungen des anderen in Bezug auf die Niederlagegebühren, sowie hinsichtlich der Prämien, Zollerleichterungen und Ausfuhrvergütungen, auf demselben Fuße wie die Landesangehörigen behandelt werden.

Art. VIII.

Jeder Artikel, welcher jetzt oder künftig in die Gebiete und Besitzungen Ihrer Britischen Majestät auf Britischen Schiffen gesetzlich eingeführt werden kann, soll ebenso auf Türkischen Schiffen eingeführt werden dürfen, ohne anderen oder früheren Abgaben oder Lasten irgend welcher Art zu unterliegen, als wenn die Einfuhr auf einem Britischen Schiffe erfolgt wäre; und umgekehrt soll jeder Artikel, welcher jetzt oder künftig in die Gebiete und Besitzungen Sr. Kaiserlichen Majestät des Sultans auf Türkischen Schiffen gesetzlich eingeführt werden kann, ebenso auf Britischen Schiffen eingeführt werden dürfen, ohne anderen oder höheren Abgaben oder Lasten irgend welcher Art zu unterliegen, als wenn die Einfuhr auf einem Türkischen Schiffe erfolgt wäre. Diese gegenseitige Gleichstellung ist ohne Unterschied, sowohl auf die direkt von ihrem Erzeugungsorte, als auch auf die von irgend einem anderen fremden Lande kommenden Waaren anzuwenden.

Ebenso soll vollständige Gegenseitigkeit in Betreff der Ausfuhr stattfinden. Es sind daher in den Staaten und Besitzungen des einen oder anderen vertragenden Theils bei der Ausfuhr jedes Artikels, welcher gesetzlich ausgeführt werden darf, dieselben Ausgangs-Abgaben zu entrichten und dieselben Prämien und Rückzölle zu gewähren, sei es, daß die Ausfuhr auf einem Ottomanischen oder Britischen Schiffe erfolgt, und einerlei, ob der Bestimmungsort ein Hafen eines der beiden vertragenden Theile oder einer dritten Macht ist.

---

[1]) S. Art. XV.

Art. IX.

Keine Tonnengelder, Hafen-Abgaben, Lootsen-, Leuchtfeuer-, Quarantaine- oder ähnliche Gebühren, wie sie auch heißen mögen, und ob sie, im Namen oder zum Vortheil der Regierung, öffentlicher Beamten, Privaten, Korporationen oder irgend welcher Institute erhoben werden, dürfen in den Häfen der Gebiete und Besitzungen des einen Landes den Schiffen des anderen auferlegt werden, welche nicht in derselben Weise und unter den nämlichen Bedingungen von jedem Nationalschiffe, das sich in gleichem Falle befindet, zu entrichten sind. Diese gegenseitige Gleichstellung erstreckt sich auf alle Schiffe der beiden Mächte ohne Unterschied des Herkunfts- oder Bestimmungsorts.

Art. X.

Jedes Schiff, welches nach Britischen Gesetzen als ein Britisches, und jedes Schiff, welches nach Ottomanischen Gesetzen als ein Türkisches anzusehen ist, soll in den Beziehungen dieses Vertrages als ein Britisches oder resp. Türkisches Schiff betrachtet werden.

Die Art. XI. bis XIV. stimmen mit den Art. 7 bis 10 des Französischen Vertrages überein.

Art. XV., dem Art. 11 entsprechend, lautet in der Englischen Fassung, wie folgt:

Die hohen vertragenden Theile sind darüber einverstanden, daß die hohe Pforte sich die Befugniß und das Recht vorbehält, die Einfuhr von Pulver, Kanonen, Kriegswaffen oder Militairvorräthen in die Ottomanischen Gebiete mit einem allgemeinen Verbot zu belegen.

Dieses Verbot kann erst nach vorgängiger amtlicher Kundmachung in Kraft treten und kann sich nur auf die Artikel erstrecken, welche in dem Verbots-Dekrete bezeichnet sind. Diejenigen der gedachten Artikel, welche nicht auf solche Weise verboten sind, sollen bei ihrer Einfuhr in das Reich den örtlichen Regulativen unterworfen sein, insofern nicht Ihrer Britischen Majestät Gesandtschaft sich bewogen findet, eine besondere Erlaubniß nachzusuchen, welche in diesem Falle, wenn nicht erhebliche Gründe dagegen geltend gemacht werden können, bewilligt werden soll.

Die Einfuhr des Pulvers insbesondere soll, wenn sie gestattet wird, folgenden Bestimmungen unterworfen sein:

1) Es darf von den Unterthanen Ihrer Britischen Majestät nicht in größeren als den durch die örtlichen Regulative vorgeschriebenen Mengen verkauft werden.
2) Wenn eine Schiffsladung oder eine beträchtliche Menge von Pulver in einem Ottomanischen Hafen am Bord eines Britischen Schiffes ankommt, so ist dieses Schiff verpflichtet, an einer besonderen, durch die Ortsbehörde zu bezeichnenden Stelle vor Anker zu gehen und sein Pulver unter Aufsicht derselben Behörde nach den ebenfalls von ihr zu bezeichnenden Niederlagen oder sonstigen Orten zu bringen, zu welchen die Betheiligten nach Maßgabe der Vorschriften der Regulative Zutritt haben sollen.

Unter den Beschränkungen des gegenwärtigen Artikels sind Jagdflinten, Pistolen, Luxuswaffen, sowie zum Privatgebrauche bestimmte, geringe Mengen von Jagdpulver nicht begriffen.

Art. XVI. bis XVIII. sind identisch mit Art. 12 bis 14 des Französischen Vertrages.

Art. XIX.

Alle Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des Ottomanischen Reichs und seiner Nebenländer sollen bei der Einfuhr in die Gebiete und Besitzungen Ihrer Britischen Majestät auf demselben Fuße behandelt werden, wie die gleichartigen Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie der meistbegünstigten Nation.

Alle Rechte, Privilegien und Freiheiten, welche jetzt oder künftig den Unterthanen, Schiffen, dem Handel oder der Schifffahrt irgend einer fremden Macht in dem Gebiete oder Besitzungen Großbritanniens eingeräumt sind oder von ihnen ausgeübt werden dürfen, sollen in gleicher Weise den Unterthanen, Schiffen, dem Handel und der Schifffahrt der Ottomanischen Pforte eingeräumt sein und von ihnen ausgeübt werden dürfen.

Art. XX. ist von gleichem Inhalt mit Alinea 1 bis 3 des Art. 17, Art. XXI. mit Art. 16, Art. XXII. mit Alinea 4 bis 6 des Art. 17 und Art. XXIII. mit Art. 18 des Französischen Vertrags.

III. Italienisch-Türkischer Vertrag.

Derselbe ist von dem Ritter Jacob Durando Namens des Königs Victor Emanuel und Muhamed Aali Pascha Namens des Sultans am 10. Juli 1861 zu Konstantinopel abgeschlossen und der Austausch der Ratifikationen ebenda am 9. September bewirkt worden. Der Vertrag ist, abgesehen davon, daß an betreffender Stelle auf den früheren Sardinisch-Türkischen Vertrag vom 2. September 1839 Bezug genommen wird, seinem ganzen Inhalte nach mit dem unter II. abgedruckten Britischen Vertrage gleichlautend.

IV. Der Belgisch-Türkische Vertrag,

welcher von Gaston Errombault de Dudzeele für Belgien und Muhammed Aali Pascha für die Pforte am 10. Oktober 1861 zu Konstantinopel unterzeichnet, und dessen Ratifikationen daselbst am 1. Februar 1862 ausgewechselt sind, weicht ebenfalls nur in wenigen Punkten von dem Britischen Vertrage (s. unter II.) ab. Es sind folgende:

Das Citat in Art. II. bezieht sich auf den früheren Belgisch-Türkischen Vertrag vom 30. April 1840.

Im Art. XXII. und XXIII. wird der Termin für das Inkrafttreten des neuen Türkischen Zolltarifs, sowie des Vertrages überhaupt, auf den 11/3. März 1862 festgesetzt.

Der Art. XVIII. ist durch einen dem Vertrage beigefügten Separat-Artikel in folgender Weise näher erläutert:

»In Bezug auf den Art. 18 des Handelsvertrags zwischen Sr. Majestät dem Könige der Belgier und Sr. Kaiserlichen Majestät dem Sultan vom 10. Oktober 1861 ist man einverstanden, daß, wenn von Seiten des Eigenthümers der für Kontrebande erklärten und als solche von der Zollbehörde mit Beschlag belegten Waaren Einspruch erhoben wird, dieser Ein-

spruch, ehe die endgültige Entscheidung erfolgt, vor dem Handelsgericht oder einem durch gemeinsame Verständigung zu solchem Zwecke berufenen besonderen Gerichtshofe, und in den Provinzen von irgend einem zuständigen Gericht untersucht und darüber erkannt werden soll.«

Gesetzgebung.

Zusatz-Uebereinkunft zu dem Amerikanisch-Chinesischen Handelsvertrage.

Der im Jahrgang 1861 d. Bl. (Bd. II. S. 379) in Uebersetzung mitgetheilte Handelsvertrag zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und China vom 18. Juni 1858 ist durch eine am 8. November desselben Jahres unterzeichnete Uebereinkunft, welche der „National Intelligencer" in Nr. 9285 veröffentlicht, wie folgt, ergänzt worden:

Da ein Friedens-, Freundschafts- und Handelsvertrag zwischen dem Reich Ta-tsing und den Vereinigten Staaten von Amerika zu Tien-tsin abgeschlossen und im Tempel Hai-Kwang's am 18. Juni im Jahre des Herrn 1858, entsprechend dem 8. Tage des fünften Monats im 8. Jahr der Regierung Hien-fung's unterzeichnet worden ist: welcher besagte Vertrag durch Se. Majestät den Kaiser von China am 3. Juli d. J. gehörig ratifizirt und jetzt an den Präsidenten der Vereinigten Staaten zur Ratifikation, mit dem Beirath und der Zustimmung des Senats, übersendet worden ist; und da in dem besagten Vertrage unter andern vorgeschrieben war, daß der Tarif der von den Bürgern der Vereinigten Staaten bei der Aus- und Einfuhr von Waaren von und nach China zu entrichtenden Abgaben derselbe sein solle, wie er durch den Vertrag von Wang-hia festgestellt war, außer in soweit er durch Verträge mit anderen Völkern modifizirt werden möchte, indem man ausdrücklich verabredet hatte, daß die Bürger der Vereinigten Staaten in keinem Falle höhere Abgaben als die von den meistbegünstigten Nationen erhobenen, entrichten sollten; und da seit der Unterzeichnung des besagten Vertrags, in Folge gemeinsamer Berathungen unter den zu diesem Zweck von den Bevollmächtigten Chinas, Großbritanniens und Frankreichs ernannten Kommissarien, wesentliche Aenderungen in dem besagten Tarif und anderen auf den besagten Vertrag Bezug habenden Detailvorschriften vorgenommen worden sind, zu welchen die Beistimmung der Vereinigten Staaten gewünscht und hierdurch gern ertheilt wird — so hat man beschlossen, diese Erklärung des Einverständnisses in Form eines Zusatzvertrages aufzuzeichnen, so daß dieselbe ebenso verbindlich und von gleicher Wirksamkeit sein soll, als wenn sie in den Originalvertrag aufgenommen wäre.

Art. 1.

Der Tarif und die Bestimmungen über Handel und Durchfuhr, welche unten folgen und mit den Siegeln der beiderseitigen betreffenden Bevollmächtigten der Vereinigten Staaten und des Reichs Ta-tsing versehen sind, sollen in Zukunft, und bis dieselben in Gemäßheit der Vorschriften der Verträge gültig abgeändert worden, in den für den Handel offenen Häfen und Plätzen Geltung haben.

Zu Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten der Vereinigten Staaten von Amerika und des Reiches Ta-tsing [folgen die Namen und Titel] das Gegenwärtige unterschrieben und besiegelt.

Gegeben zu Shanghai am 8. November im Jahre des Herrn 1858.

William B. Reed. (L. S.)
Kweiliang.
Hwaschana.
Ho Kweitsing. (L. S.)
Mingschen.
Twan.

Der Tarif der Eingangs- und Ausgangs-Abgaben und das Reglement für den Handel der Nordamerikaner in China, welche das Original hier folgen läßt, sind mit den entsprechenden Publikationen für den Britischen Handel identisch; die letzteren haben wir, und zwar den Zolltarif bereits im Jahrg. 1859 (Bd. I. S. 278) und die Handels-Regulative im Jahrg. 1861 d. Bl. (Bd. I. S. 144), vollständig mitgetheilt.

Statistik.

Betriebsergebnisse der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1859—60.

(Auszug aus dem gedruckten amtlichen Berichte.)

(Schluß.)

II. Postanstalt.

Die Gesammtzahl der Postanstalten zu Ende des Etatsjahres 1859—60 betrug 659 (27 mehr als im Vorjahre) und zwar:

8 Haupt-Expeditionen für die Brief-, Fahrpost- und Zeitungsabfertigung am Sitze der Oberämter,
11 Postämter, wovon 10 zugleich Bahnämter,
18 Postverwaltungen, wovon 5 zugleich Bahnverwaltungen.
622 Expeditionen, von denen mit 78 der Bahndienst vereinigt ist.

Die Zahl der Briefablagen betrug zu Ende des Jahres 154 gegen 190 des Vorjahres, welche Abnahme sich durch die Errichtung von 27 Expeditionen und die Aufhebung einiger dieser Ablagen in Folge des am 1. Oktober 1860 ins Leben getretenen Postboten-Instituts erklärt.

Die Zahl der Poststallhaltereien betrug 369, wovon 284 mit Expeditionen verbunden, 62 am Sitze von Aemtern, Verwaltungen oder getrennt von den Expeditionen und 23 bloße Relais-Stationen waren.

Postverbindungen. Der Postverkehr wurde unterhalten durch

21	Eilwagenkurse	auf	199	Std.	gegen	358	Std.	des	Vorjahres.
199	Postomnibuskurse .	„	1734	„	„	1649	„	„	„
141	Kariolfahrten	„	604½	„	„	580	„	„	„
1	Reitpost	„	4	„	„	4	„	„	„
24	Botengänge	„	42½	„	„	41	„	„	„
		zusammen auf	2584	Std.	gegen	2632	Std.	des	Vorjahres.

Außerdem wurden noch
3 Stellwägen auf ...... 12½ Std. gegen 8 Std. des Vorjahres.
zum Posttransport benutzt
sohin im Ganzen auf 2596¼ Std. gegen 2640 Std. des Vorjahres.

Die Staats-Eisenbahnen, dann die Privat-Eisenbahnen dies- und jenseits des Rheines wurden auf eine Ausdehnung von 464 Stunden zur täglich 2- bis 3maligen Versendung der Briefpackete und Zeitungen, die Staatsbahnen und Pfälzischen Bahnen aber zugleich bei 3 resp. 2 Zügen auf eine Länge von 335 Stunden zum Transporte der fahrenden Briefpost-Büreaus benutzt.

Diese gegen das Vorjahr namhaft ausgedehnte Benutzung der Eisenbahnen zum Posttransporte wurde durch Eröffnung der Bahnlinie von Rosenheim und resp. Traunstein bis Salzburg sowohl als durch die dem Betriebe übergebenen Strecken der Bayerischen Ostbahnen in der ganzen Länge von München bis Nürnberg und Geiselhöring bis Passau gegen das Ende des Etatsjahres hervorgerufen.

Mittelst der Bodensee-Dampfschifffahrt fand eine täglich 2- bis 3malige Auswechselung der Korrespondenzen, Zeitungen und Päckereien nach und von der Schweiz statt, gleichwie in den Sommermonaten der Vorjahre mittelst der Königlichen Donau-Dampfboote so auch heuer eine tägliche Briefbeförderung von Regensburg nach Linz eingerichtet war.

Betriebskosten. Der Aufwand für die Unterhaltung der Postverbindungen betrug im Ganzen 797,978 Fl.

Verkehr. Befördert wurden von den Bayerischen Posten

1. Briefe.

	im Jahre 1859—60.	Zu- oder Abnahme gegen 1858—59.
mit Marken zu 1 Kr.	2,017,845	+ 206,131
3 „	7,408,226	+ 375,308
6 „	3,359,488	+ 341,585
9 „	1,101,028	+ 66,998
12 „	136,497	+ 13,791
18 „	91,029	— 1,434
mit Porto	3,889,285	— 6,822
vom Auslande	5,562,543	+ 599,720
dienstliche Korrespondenz.....	3,770,809	+ 134,360
zusammen	27,336,750	+ 1,729,637

2. Eilwagenreisende ..	37,716	— 34,560

3. Frachtstücke.

	Zahl.	Pfd.	
zahlbare	4,265,310	11,524,272	
dienstliche	1,010,000	2,826,763	
Zusammen	5,275,310	14,351,035	+ 96,327 St. — 27,464 Pfd.

	Zahl.	Zahl.
4. Zeitungsexemplare.	37,365,669	+ 302,259

Einnahme. Mit dem Vorjahre verglichen ergiebt sich folgendes Resultat:

	1858—59 Fl.	1859—60 Fl.	Zu- od. Abnhm. Fl.
1) für Briefe	1,108,246	1,164,578	+ 56,332
2) „ Eilwagenreisende sammt Gepäcke	200,689	104,750	— 95,939
3) „ Frachtstücke	893,726	899,412	+ 5,686
4) „ Zeitungen	115,407	134,338	+ 18,931
wirkliches Postgefälle	2,318,068	2,303,078	— 14,990

Im ganzen Königreiche trifft durchschnittlich:

	1858—59	1859—60
je eine Postanstalt auf................ □ Meilen	2,195	2,105
oder auf................................ Seelen	7303	7004
auf jeden Einwohner.................. Briefe	5,54	5,92
je ein Eilwagenreisender auf .... Einwohner	63	122
auf je einen Einwohner .... Frachtstücke	1,12	1,14
und von dem Gesammtgewichte .... Pfund	3,11	3,10
ein Zeitungs-Jahresabonnement auf ..... Seelen	38	38
von der Postgefällserhebung im Inlande auf den Kopf .... Kr.	30,3	31,6
von der Brutto-Einnahme überhaupt .... „	33,4	33,6
„ „ Brutto-Ausgabe .... „	26,7	26,9
„ dem Reinertrage .... „	6,7	6,7

Rechnungsergebnisse. Es betrugen im Jahre

	1859—60 Fl.	gegen 1858—59 mehr Fl.
die Einnahmen..........	2,591,109	15,104
die Ausgaben	2,075,753	14,054
der Netto-Ertrag	515,356	1,050

Demnach betragen pro 1859—60 die Ausgaben 72,7 pCt. der Einnahmen und gegen 73,2 pCt. des Vorjahres heuer weniger 0,5 pCt.

III. Staats-Telegraphen.

Am Ende des Etatsjahres 1859—60 hatte das Bayerische Telegraphennetz eine Ausdehnung von

274,8 Meilen Linien mit
547,7 „ Leitungen,

sonach gegen das Vorjahr mehr

1,2 Meilen Linien mit
20,0 „ Leitungen.

Der gesammte Baukostenaufwand für die Herstellung des Netzes stellt sich auf 643,209 Fl.

Durch die am 1. Juli 1860 erfolgte Aufhebung der Königl. Bayerischen Staats-Telegraphenstation in Ulm hat sich die Zahl dieser Stationen um 1 vermindert, so daß die Gesammtzahl am Schusse des Etatsjahres 1859—60 38 betrug, wovon 27 im Inlande gelegen sind; es trifft hiernach, wie im Vorjahre, auf je 51,4 □ Meilen und 170,953 Seelen im Inlande eine Staats-Telegraphenstation.

Depeschenverkehr. Es wurden abgefertigt:

1. Im internen Verkehr.

	1858—59 Zahl	1858—59 mit Worten	1859—60 Zahl	1859—60 mit Worten
Staatsdepeschen	7,864	297,273	5,698	178,405
Bahndepeschen	7,858	170,793	5,189	105,786
Privatdepeschen	85,832	1,741,149	84,329	1,737,710

2. Im internationalen Verkehr.

Staats- und Privatdepeschen ..	95,820	2,179,984	98,586	2,104,427
Summa	197,374	4,389,199	193,802	4,126,328

und sohin gegen das Vorjahr weniger 3572 Depeschen mit 262,871 Worten.

Für diese Depeschen wurden erhoben oder an Gebühren vorgemerkt: im Jahre 1858—59 210,290 Fl., im Jahre 1859—60 182,622 Fl.

Demnach beträgt gegen das Vorjahr die Gesammt-Einnahme weniger 27,668 Fl.

Rechnungsergebnisse. Es betrugen:

	1859—60	gegen 1858—59
die Einnahmen	180,805 Fl.	— 17,054 Fl.
„ Ausgaben	174,743 „	+ 4,044 „
Daher Reineinnahme	6,062 Fl.	— 21,098 Fl.

Da der Gesammtaufwand für die Staats-Telegraphenlinien 643,209 Fl. betrug, so entziffert obige Reineinnahme für das Etatsjahr 1859—60 eine Rente von 0,94.

Werden die bei Beurtheilung der Rentabilität nothwendiger Weise zu berücksichtigenden blos in Vormerkung genommenen Gebühren für Staats- und Bahndepeschen zur wirklichen Einnahme gezogen, so erhöht sich der Aktivrest pro 1859—60 auf 15,258 Fl., und würde demnach die Verzinsung des Anlagekapitals auf 2,37 pCt. sich erhöhen.

Bahnbetriebs-Telegraphen. Die Gesammtlänge der am Schlusse des Etatsjahres 1859—60 in Betrieb befindlichen Drahtleitungen für Bahnbetriebszwecke betrug 292,1 Meilen. Die Zahl der von den Bahnstationen beförderten Privat-Depeschen und Worte, sowie die Einnahmen hierfür zeigt folgende Zusammenstellung:

	Im Jahre 1859—60	gegen 1858—59 mehr
Zahl der Stationen	121	9
Beförderte Privat-Depeschen	11,648	1,644
„ Worte	245,671	34,337
Rein-Einnahme	5,584 Fl.	641 Fl.

IV. Ludwigs-Donau-Main-Kanal.

Der Gesammt-Aufwand für den Bau des Ludwig-Kanals betrug vom Jahre 1836 bis zum Jahre 1858—59, womit die Baurechnung geschlossen wurde, 16,294,642 Fl., welche durch die gesetzliche Dotation von 16,145,613 Fl. und den Erlös wiederveräußerter Grundstücke, Werzeuge 2c. gedeckt wurden.

Verkehr. Es wurden im Jahre 1859—60 abgefertigt:

	2891	Schiffe I. Klasse	gegen 2879	des Vorjahres, sohin	+ 12
	745	„ II. „	„ 783	„ „	— 38
	79	„ III. „	„ 76	„ „	+ 3
	471	„ IV. „	„ 415	„ „	+ 56
	45	„ V. „	„ 38	„ „	+ 7
	64	„ VI. „	„ 135	„ „	— 71
Im Ganzen	4295	Schiffe	gegen 4326	des Vorjahres, sohin	— 31
und	2743	Flöße	„ 1406	„ „	+ 1337

mit einer Gesammtlast von 3,242,784 Ctr. gegen 3,162,330 Ctr. des Vorjahres, sohin mehr 80,454 Ctr.

An Gebühren wurden hierfür eingenommen 171,758 Fl., also gegen die vorjährige Einnahme von 176,124 Fl. weniger 4366 Fl.

Im Durchschnitte ergab sich	1858—59	1859—60
auf den Ctr. eine Gebühr von	3,31 Kr.	3,17 Kr.
„ „ „ „ Beförderungsstrecke von	14,76 Meilen	14,16 Meilen
auf die Fahrt eine Ladung von	552 Ctr.	461 Ctr.

Der Anfall einer, wenngleich unbedeutend geringeren Gebühr gegen das Vorjahr von 0,14 Kr. ist durch den mit 1. April 1860 herabgesetzten, für alle Güter gleichen Tarif von 0,2 Kr. per Meile verursacht. Die Meilenzahl der Wegstrecke entziffert sich eigentlich auf 11,60 Meilen pro I. Semester und 16,72 pro II. Semester, somit günstiger als im Vorjahr; endlich mußte die Ladung eine geringere werden wegen der fast ums Doppelte vermehrten Floßfahrten. Erfreulich ist indessen immerhin die durch die Tarifsermäßigung erzielte und begünstigte Steigerung des Verkehrs.

Mittelst der den Bahnhof und Kanalhafen in Nürnberg verbindenden Zweigbahn wurden 159,852 Ctr. gegen 216,739 Ctr. des Vorjahres befördert und hierfür 1295 Fl. gegen 1757 Fl. des Vorjahres eingenommen, wovon die Hälfte dem Kanalärare zufloß.

Kanaltarife. Eine prinzipielle Aenderung der Tarife hat im Jahre 1859—60 insofern stattgefunden, als mit dem 1. April 1860 die bisherigen Tarifsätze II. und III. Klasse von 0,3 und 0,4 Kr. per Meile und Centner aufgehoben wurden und für alle Artikel ohne Unterschied ein gleichmäßiger Gebührensatz, nämlich der der niedrigsten Klasse mit 0,2 Kr. per Zollcentner und Meile in Anwendung kam.

V. Donau-Dampfschifffahrt.

Der bisherige Aufwand für das Unternehmen beträgt mit Einrechnung der Erwerbungskosten im Ganzen 1,720,000 Fl.

Der Fahrdienst war wegen der Winterszeit auf der oberen Donaustrecke zwischen Donauwörth und Regensburg 53 Tage, auf der unteren Donaustrecke zwischen Regensburg und Linz nur 31 Tage unterbrochen. In der übrigen Zeit wurde auf beiden Strecken der Personendienst und zwar im Oktober, April, Mai und September durch andertägige Fahrten, vom Juni bis Ende August aber durch tägliche Fahrten und der Schleppdienst durch zweimal wöchentliche Fahrten, neben welchen nach Bedarf Extrafahrten veranstaltet wurden, unterhalten.

Eine Betriebsstörung fand nur vom 1.—4. April 1860 durch außergewöhnliches Hochwasser statt.

Im Ganzen wurden 613 Fahrten gemacht, sohin gegen 643 des Vorjahres weniger 30, nämlich 333 Personenfahrten, sohin gegen 392 des Vorjahres weniger 59, und 280 Schleppfahrten, sohin gegen 251 des Vorjahres mehr 29.

Die Zahl der zurückgelegten Wasserstunden betrug 55,660 gegen 62,049 des Vorjahres, sohin weniger 6389, und jene der Zeitstunden 21,531 gegen 23,926 des Vorjahres, sohin weniger 2395, welche Minderung sich durch Umwandlung des früher täglichen in einen andertägigen Personendienst während der Monate Mai und September hinlänglich erklärt.

Das Fahrmaterial ist unverändert geblieben und besteht aus 11 Personenbooten, 4 Remorqueuren mit 1020 Pferdekräften und 19 Schleppkähnen.

Verkehr. Im Gegenhalte zum Vorjahr ergeben Frequenz und Einnahme folgende Resultate:

	Frequenz in 1859—60	Frequenz gegen 1858—59	Einnahmen in 1859—60 Fl.	Einnahmen gegen 1858—59 Fl.
1) Personen	57,169	— 8,084	112,028	— 30,639
2) Reisegepäck	190,497 Pfd.	— 46,868 Pfd.	3,713	— 961
3) Güter	1,050,753 Ctr.	+ 349,554 Ctr.	262,609	— 3,210
4) Equipagen	3	— 4	86	— 36
5) Pferde	34	+ 1	548	+ 35
6) Hunde	286	+ 26	217	+ 17

Rechnungsergebnisse. Es betrugen

	1859—60	gegen 1858—59
die Einnahmen	383,051 Fl.	— 34,130 Fl.
die Ausgaben	362,866 „	— 14,450 „
die Reineinnahme	20,185 Fl.	— 19,680 Fl.

Obgleich die Reineinnahme gegen das Vorjahr eine geringere ist, so stellt sich dennoch das Ergebniß der Rechnungsabgleichung als kein ungünstiges dar, wenn in Berücksichtigung gezogen wird, daß durch die Eröffnung der Ostbahn der Personenverkehr sich sehr verminderte und die Konkurrenz auch zu namhaften Ermäßigungen der Platzpreise wie der Frachttaxen nöthigte.

Ergebnisse der Oderschifffahrt im Jahre 1859.

(Nach amtlichen Materialien.)

I. Zusammenstellung des Schiffsverkehrs auf der Oder.

Regierungsbezirk:	Kontrollstellen:	Anzahl der Kähne stromab leer	stromab beladen	stromab Summa	stromauf leer	stromauf beladen	stromauf Summa
Oppeln	Neiße	.	.	486	.	.	63
Breslau	Brieg	14	1459	1,473	1107	469	1576
	Ohlau	54	1457	1,511	1005	540	1545
	Breslau auf dem Sande	110	901	1,011	660	380	1040
	Breslau auf dem Bürgerwerder	141	751	892	605	16	621
	Steinau	.	.	2,049	.	.	2542
Liegnitz	Glogau	.	.	14,404	.	.	.
Frankfurt	Fürstenwalde: nach der oberen Oder	10	1705	1,715	465	1794	2259
	Fürstenwalde: nach der unteren Oder	5	98	103	475	272	747
	Brieskower Schleuse	2034	1301	3,335	2119	38	2157
	Oderbrücke bei Frankfurt	.	.	1,500	.	.	1520
	Oderbrücke bei Cüstrin	727	1214	1,941	.	1173	1173
Potsdam	Neustädter Schleuse des Finowkanals	5390	2258	7,648	281	9196	9477
Stettin	Oderbrücke bei Schwedt	.	.	2,913	.	.	3981
	Oberbaum bei Stettin	.	.	7,635	.	.	.

II. Zusammenstellung des Güterverkehrs auf der Oder.

Regierungsbezirk:	Kontrollstellen:	Eisen. Ctr.	Kalksteine. Ctr.	Flößholz: Stämme. Stück	Flößholz: Klafter.	Flößholz: Bretter &c. Tafeln.	Steinkohlen. Ctr.	Waaren. Ctr.	Flößhölzer.	Bodenholz.
Oppeln	Neiße	234,340	1510	16,726	2,635	.	7560	.	.	.
Breslau	Brieg	.	.	.	18,726	1998	.	937,590½	.	.
	Ohlau	.	.	.	22,874	1878	.	930,565¼	.	.
	Breslau auf dem Sande	.	.	.	1,812	1429	.	825,118	.	.
	Breslau auf dem Bürgerwerder	.	.	.	624	1423	.	932,214	.	.
	Steinau	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Liegnitz	Glogau	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Frankfurt	Fürstenwalde	.	.	.	.	.	.	.	44,239	1612¼
	Brieskower Schleuse	.	.	.	.	.	.	.	.	1860
	Oderbrücke bei Frankfurt	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Oderbrücke bei Cüstrin	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Potsdam	Neustädter Schleuse des Finowkanals	.	.	.	.	.	.	.	83,357	.
Stettin	Oderbrücke bei Schwedt	.	.	.	.	.	.	.	429	.
	Oberbaum bei Stettin	.	.	.	.	.	.	183,299	.	.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Edinburg und Leith für 1861.[1])

Während eines großen Theils des verflossenen Jahres waren die Aussichten für Handel und Industrie sehr beunruhigender Art, denn der Bürgerkrieg in Amerika drohte nicht nur diese große Abzugsquelle für unsere Manufakturwaaren, sondern auch die Zufuhren des rohen Materials von den südlichen Staaten abzuschneiden, während gleichzeitig die großen Gold-Abzüge zur Bezahlung der durch die Mißernte von 1860 erforderlich gemachten großen Getreide-Einfuhren eine finanzielle Krise befürchten ließen. Die Bank von England erhöhte den Diskonto im Februar auf 8 pCt. und in den Provinzen stieg derselbe noch höher, doch war diese Rate glücklicherweise nicht von langer Dauer, sondern wich allmälig wieder, bis sie im September eine mäßige Höhe erreichte und zu Ende des Jahres bis auf 3 pCt. fiel, zu welcher Zeit, trotz der für Indien und Australien gemachten Anleihe von 8 Millionen, ein Ueberfluß an Geld vorhanden war. In Anbetracht dieser Umstände muß man sehr zufrieden sein, daß die gehegten Befürchtungen in weit geringerem Grade verwirklicht wurden, als zu er-

[1]) Den Bericht für 1860 s. im H. A. 1861 I. S. 259.

warten stand. Die Operationen der Bank von England enthielten eine Warnung, die von dem Lande verstanden wurde, und das profitable Geschäft früherer Jahre setzte die Fabrikanten in den Stand, ihre Arbeitskräfte zu vermindern und ihre Mittel zusammenzuziehen, ohne die schweren Opfer zu bringen, von denen solche Maßregeln gewöhnlich begleitet sind.

Baumwolle trifft jetzt von verschiedenen Gegenden ein, aber obgleich sich auch in letzterer Zeit eine bessere Frage für Manufakturwaaren an unseren einheimischen Märkten gezeigt hat, so arbeiten die Fabriken doch immer nur noch halbe Zeit. Hypotheken gewährten 4 à 4½ pCt. Zinsen; die enormen Kapitalien aber, die sich in den Händen der jährlich zunehmenden Zahl von Versicherungsgesellschaften angesammelt haben und größtentheils hypothekarisch angelegt werden, lassen eine Erniedrigung dieses Zinsfußes erwarten.

Was den Handel von Leith im Allgemeinen betrifft, soweit sich derselbe durch die Hafen-Revenüen bestimmen läßt, so zeigt derselbe fast gar keine Abnahme gegen 1860, indem die Einkünfte in jenem Jahre 35,942 Pfd. Sterl. betrugen, während sie im verflossenen Jahre die Summe von 35,931 Pfd. St. erreichten. Dieser geringe Unterschied erklärt sich jedoch dadurch, daß unser Distrikt keine Fabriken besitzt und daher von den Amerikanischen Unruhen und deren Folgen nur wenig berührt wird. Das neue Jahr eröffnet gerade nicht unter den erfreulichsten Aussichten, denn obgleich der Krieg mit Amerika glücklicherweise abgewandt worden ist, so muß unser Handel doch immer stark leiden, so lange der Krieg in einem Lande fortdauert, mit dem wir so ausgedehnte Geschäftsverbindungen gehabt haben.

1. Einfuhr.

Unsere hauptsächlichsten Einfuhr-Artikel bestehen wie früher aus Getreide, Mehl, Oelkuchen, Lumpen, Knochen, Guano und Holz.

a. Getreide.

In Folge der Mißernte von 1860, die wenig mehr als einen halben Durchschnittsertrag lieferte, eröffnete das eben verflossene Jahr mit der Besorgniß, daß die fremden Zufuhren nicht hinreichend sein würden, um den Bedarf zu decken. Dies würde zweifelsohne Spekulation und höhere Preise verursacht haben, wenn nicht der zur Bezahlung des benöthigten Getreides in Aussicht gestellte enorme Goldabzug einen außergewöhnlich hohen Diskonto hervorgerufen und dadurch die Spekulation in Schranken gehalten, und wenn nicht in kurzer Zeit die Berichte über die zu erwartenden Zufuhren, besonders von Amerika, jeder Befürchtung wegen Mangel ein Ende gemacht hätte.

Während der ersten vier Monate behaupteten daher die Preise von Weizen zwar ihren Standpunkt von 56 Sh. p. Quarter = 84 Rthlr. p. Wspl., im Mai jedoch, wo die ersten starken Zufuhren eintrafen, fingen dieselben an zu weichen, bis sie im September bei anhaltenden Zufuhren und einer günstigen Ernte auf 50 Sh. p. Qr. = 82 Rthlr. p. Wspl. heruntergegangen waren. In letztgenanntem Monate waren die von Zeit zu Zeit laut gewordenen Gerüchte, daß Frankreich eine Mißernte haben und großer Zufuhren bedürfen werde, zur Gewißheit geworden, und die dadurch hervorgebrachte lebhafte Frage trieb die Preise allmälig auf die Höhe von 61 Sh. = 85¾ Rthlr. p. Wspl. Enorme Zufuhren hatten inzwischen dem Mangel in Frankreich abgeholfen und eine Reaktion hier war die natürliche Folge, die aber beinahe sofort wieder durch die Trent-Frage, die einen Krieg zwischen England und Amerika herbeizuführen drohte, beendigt wurde. Während der kurzen Zeit der Aufregung, in welcher der Krieg gewiß schien, stiegen Preise 3 à 5 Sh. p. Qr. = 1 à 1½ Rthlr. p. Wspl.; sobald ruhigere Ueberlegung aber eine gütliche Beilegung der Streitfrage als wahrscheinlich erscheinen ließ, nahmen dieselben eine weichende Tendenz an, die bis zum Schluß des Jahres anhielt. Da unsere Läger sehr bedeutend sind, ein erneuerter Begehr für Frankreich fürs erste nicht zu erwarten steht, während wir vom Schwarzen Meere und den Ostsee-Häfen auf weitere Zufuhren rechnen können, so läßt sich annehmen, daß wir in nächster Zeit niedrigere Preise sehen werden. Die Importation von Weizen belief sich im vergangenen Jahre auf 451,961 Qr. gegen 373,410 Qr. in 1860 und lieferte Preußen von diesem Quantum beinahe die Hälfte, nämlich 202,132 Qr. = 44,918 Wsp. Die nächstwichtigsten Bezugsquellen sind: Dänemark, Rußland, Mecklenburg, Hansestädte und Egypten. Die Einfuhr von anderen Getreide-Arten, besonders Gerste und Hafer, wovon wir eine gute Ernte hatten, zeigte eine Abnahme gegen das vorhergehende Jahr, ausgenommen Erbsen, wovon ein paar Hundert Quarters mehr importirt wurden.

b. Mehl.

Obwohl die Importation von diesem Artikel nicht viel geringer war als im vorhergehenden Jahre, so wirkten die ungeheuren Zufuhren von Weizen doch ungünstig auf den Preis desselben ein und Fabrikanten, die Konsignationen nach hier in dem Glauben machten, daß die Mißernte von 1860 hohe Preise hervorbringen würde, fanden sich in ihren Hoffnungen getäuscht. Hamburger Mehl behauptet seiner Qualität wegen den ersten Rang und bildet den hauptsächlichsten Theil unserer Zufuhr. Versuchs-Konsignationen von Rußland scheinen gute Resultate geliefert zu haben, da sich die Importation von 170 Sack in 1860 bis auf 6373 Sack im vergangenen Jahre gehoben hat. Von Britisch Nord-Amerika, von wo wir bisher kein Mehl bezogen hatten, empfingen wir 3326 Faß und von Spanien und Portugal 2561 Sack. Von Preußen zeigt die Importation ebenfalls eine kleine Zunahme und betrug 1450 Sack. Der Durchschnittspreis bester Qualität war 49 Sh. p. 280 Pfd. = 5⅙ Rthlr. p. Ctr.

c. Oelkuchen.

Eine ziemlich gute Ernte von Heu und Rüben, wie wir sie im vergangenen Jahre hatten, verringert die Konsumtion von Oelkuchen um ein Bedeutendes, und die Importation zeigt daher eine Abnahme um beinahe die Hälfte gegen 1860. Der Absatz war aus demselben Grunde sehr träge, ohne jedoch eine Preiserniedrigung zu veranlassen, da der Werth durch stärkere Frage für andere Plätze aufrecht erhalten wurde. Unsere augenblicklichen Notirungen sind für Leinkuchen 9 Pfd. Sterl. à 11 Pfd. Sterl. p. Ton = 3 à 3⅔ Rthlr. p. Ctr. nach Qualität und für Rappkuchen 6 Pfd. Sterl. à 6 Pfd. Sterl. 10 Sh. = 2 à 2⅙ Rthlr. p. Ctr., und obgleich unsere Vorräthe nur gering sind, so erwartet man doch keine Erhöhung der Preise, da die Konsumtion, in Folge des äußerst milden Winters, höchst unbedeutend ist. Preußen, Dänemark und Rußland sind die hauptsächlichsten Bezugsquellen.

d. Lumpen.

Die von den hiesigen und anderen (Schottischen) benachbarten Papiermüllern jährlich verarbeitete Quantität Lumpen betrug in den letzten Jahren ca. 5000 Tons; aber obgleich sich die Zufuhr im verflossenen Jahre kaum so hoch belief, so war der Konsum doch so schleppend, daß ein großer Theil zu Lager genommen werden mußte, da die meisten Mühlen wenig mehr als halbe Zeit arbeiten. Diese ungünstige Veränderung einer Branche unseres Handels, die bisher eine der am lebhaftesten betriebenen war, wird von den Papierfabrikanten einstimmig der Aufhebung des Papierzolles Seitens der Englischen Regierung zugeschrieben, da fremde Regierungen keine entsprechende Ermäßigung des Ausfuhrzolls auf Lumpen haben eintreten lassen und fremde Papierfabrikanten dadurch in den Stand gesetzt worden sind, erfolgreich mit den hiesigen zu konkurriren. Daß diese Annahme jedenfalls nicht unbegründet ist, wird durch eine ziemlich bedeutende Importation von Belgischen und Preußischen Papieren im vergangenen Jahre bewiesen und die Aussichten für das künftige Lumpen-Geschäft sind daher wenig versprechend. Preußen, Rußland und Italien sind die hauptsächlichsten Bezugsquellen.

e. Knochen und Guano.

Für Knochen herrschte auch im vergangenen Jahre eine lebhafte Frage, und die Importation würde bedeutend stärker gewesen sein, wenn die Forderungen der Kontinental-Ablader nicht meistentheils zu hoch gewesen wären, um den hiesigen Knochen-Müllern einen Nutzen zu gewähren. Unsere Hauptbeziehungen waren wie bisher von Preußen und Rußland.

Von Guano haben die Zufuhren ca. 4000 Tons = 80,000 Ctr. mehr erreicht als im vorhergehenden Jahre; und obgleich die Anwendung dieses Düngers jährlich zunimmt, so fand doch keine Veränderung in den Preisen statt, da ein Knappwerden dieses Artikels fürs erste nicht zu befürchten steht und Frachten billiger waren.

Der Durchschnittspreis von Knochen war 115 Sh. p. Ton = 1$\frac{11}{12}$ Rthlr. p. Ctr. und von Guano 12 Pfd. Sterl. 15 Sh. = 4¼ Rthlr. p. Ctr.

f. Holz.

Das Geschäft in diesem Artikel zeigte im verflossenen Jahre etwas mehr Leben, und der Konsum entsprach völlig den bedeutend größeren Zufuhren, die wir empfingen, doch erfuhren Preise nur eine kaum bemerkliche Besserung. Die Zunahme fand namentlich von Norwegen und Schweden statt, da die höheren Preise der Holzhändler in den Preußischen Häfen die Abladungen von dort beschränkten. Von Amerika waren die Zufuhren ungefähr eben so groß wie gewöhnlich und Preise behaupteten sich fest.

Uebersicht der Einfuhr von Leith in 1861.

a) Getreide.

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Bohnen.	Erbsen.	Wicken.
1861..	451,961	10,782	158,591	60,469	15,252	35,486	3693
1860..	373,410	17,006	169,601	104,648	18,318	34,854	7151
Zunahme	78,551	—	—	—	—	632	—
Abnahme	—	6224	11,010	44,179	3066	—	3458

Preußen importirte davon:

	Weizen.	Roggen.	Gerste.	Hafer.	Bohnen.	Erbsen.	Wicken.
1861 ...	202,132	366	47,764	6061	610	28,924	2993
1860 ...	151,232	3018	38,652	16,187	317	21,538	5840
Zunahme	50,900	—	9112	—	293	7386	—
Abnahme	—	2652	—	10,126	—	—	2847

b) Mehl.

	1861	1860	Zunahme	Abnahme
Preußen	1450	382	1068	—
Hamburg	67,481	86,239	—	18,758
Frankreich	932	790	142	—
Rußland	6373	—	6373	—
Spanien und Portugal	2561	—	2561	—
Amerika	3326	—	3326	—

	c) Oelkuchen. Tons	Knochen. Tons	Guano. Tons	Holz. Loads	Lumpen. Tons
1861	6,450	4200	18,100	63,000	4750
1860	11,800	3700	14,150	41,660	4796
Zunahme	—	500	3950	21,340	—
Abnahme	5,350	—	—	—	46

2. Ausfuhr.

Unsere hauptsächlichsten Ausfuhrartikel sind dieselben geblieben und bestehen aus Kohlen, Eisen und Hering.

a) Kohlen.

Die Vollendung mehrerer Zweig-Eisenbahnen hat eine Anzahl von Kohlengruben in direkte Verbindung mit unserem und dem zum Leith-Distrikt gehörigen Hafen von Granton gebracht, wodurch verschiedene Sorten Kohlen, deren Preis sich früher durch die bedeutenden Transportkosten zu hoch stellte, jetzt mit Nutzen exportirt werden können. Die immer zunehmende Anwendung von Dampfkraft bedingt eine zunehmende Konsumtion von Kohlen, und unsere Ausfuhr zeigt daher jährlich eine Zunahme. Mit Errichtung von Gas-Anstalten auf dem Kontinent ist auch seit mehreren Jahren eine verstärkte Frage nach Gaskohlen entstanden, besonders für die besten Sorten, unter denen die sogenannte Boghead Parrot den ersten Rang einnimmt und der in der That keine andere Kohle an Gasinhalt gleich kommt. Seit der Entdeckung, daß diese Kohle auch ein besonders schönes Brennöl, wohlbekannt unter dem Namen „Parafin" enthält, ist der Begehr dafür, trotz des sehr erhöhten Preises, so enorm gestiegen, daß die jährliche Produktion der Mine denselben bei weitem nicht befriedigen kann und als Substitut für dieselbe wird die „Lesmahago Parrot Kohle" die nächstbeste zur Bereitung von Gas in bedeutenden Quantitäten von hier abgeladen. Der augenblickliche Preis der Boghead-Kohle ist 45 Sh. p. Ton oder 22½ Sgr. p. Ctr. frei an Bord hier, während Lesmahago-Kohlen zu 30 Sh. oder 15 Sgr. p. Ctr. ebenfalls frei an Bord hier geliefert werden können. Nach Berlin geliefert würde sich der Centner incl. aller Kosten für erstere auf 1 Rthlr. und für letztere auf 22½ Sgr. stellen.

Preise von Dampfkohlen haben keine Veränderung erlitten. Die hauptsächlichsten Abzugsquellen sind Preußen, die Hansestädte, Dänemark, Rußland, Frankreich und Spanien.

b) Eisen.

Die Exportation dieses Artikels von Leith überstieg die des vorhergehenden Jahres um ca. 20,000 Tons. Ueber den Schottischen Eisenhandel im Allgemeinen enthält der Jahresbericht der Firma Robinows und Majoribanks in Glasgow folgende Nachrichten:

Uebersicht des Schottischen Roheisengeschäfts in den letzten drei Jahren.

Produktion.

	1859.	1860.	1861.
Gesammtzahl der Hochöfen	174	175	175
Davon durchschnittlich im Betrieb	125	121	123
Haben produzirt ... Tons	960,000	1,000,000	1,050,000

Verschiffungen.

a. nach fremden Ländern inclusive Sendungen via Englischen und Irischen Häfen:

	1859. Tons.	1860. Tons.	1861. Tons.
nach Deutschland	34,716	37,458	53,971
„ Holland	28,499	32,011	40,248
„ Dänemark, Schweden und Norwegen	7,796	6,103	10,178
„ Frankreich	51,345	50,941	61,632
„ Italien ꝛc.	10,470	15,255	25,484
„ Spanien, Portugal und Gibraltar	8,629	10,094	13,385
„ Rußland	5,669	3,925	876
„ Türkei ꝛc.	618	170	430
„ Belgien	1,137	—	264
„ Jersey u. Guernsey	235	195	253
„ Nordamer. Staaten	85,187	77,272	34,482
„ Britisch Amerika	10,777	15,165	17,093
„ Süd-Amerika	2,247	1,749	2,320
„ Westindien ꝛc.	138	243	474
„ Ostindien, China u. Australien	6,779	5,037	5,436
„ Afrika	3	10	345
	254,245	255,628	266,871
b. Küstenweise und per Eisenbahn nach England, Schottland und Irland	ca. 312,755	ca. 321,372	ca. 327,129
Total	ca. 567,000	ca. 577,000	ca. 594,000
Konsumtion der Schottischen Walzwerke und Gießereien	343,000	360,000	349,000
Verschiffungen und Konsumtion zusammen	910,000	937,000	943,000

Vorrath Ende Dezember.

	Tons.	Tons.	Tons.
Im Store von Connal u. Co.	140,000	164,000	186,000
In Händen der Makers rc.	250,000	289,000	374,000
	390,000	453,000	560,000 *)

	1859.	1860.	1861.
	pr. Ton.	pr. Ton.	pr. Ton.
Durchschnittspreis	51 Sh. 9 Pce.	53 Sh. 6 Pce.	49 Sh. 3 Pce.
Höchster Preis ..	58 „ 9 „	61 „ 6 „	52 „ — „
Niedrigster Preis	47 „ — „	49 „ 6 „	47 „ — „
Ende Dezember .	58 „ 6 „	50 „ 3 „	48 „ — „

Produktion und Export von Schottischem gewalzten Eisen.

	1859.	1860.	1861.
	Tons.	Tons.	Tons.
Produktion	100,000	120,000	122,500
Export	26,710	24,396	29,499
Darunter nach Deutschland	—	—	1237

c) Hering.

Der Begehr für diesen Artikel war im Allgemeinen weniger lebhaft, trotzdem daß die Zufuhren von Norwegen in Folge des geringen Fanges bedeutend hinter denen des Jahres 1860 zurückblieben und man daher eine größere Konsumtion von Schottischen Heringen erwartete. Der Grund lag theilweise in den hohen Forderungen der Schottischen Salzer, theilweise aber auch darin, daß der Abzug nach Polen, welches Land einen wesentlichen Theil der nach Preußen exportirten Heringe erhält, in Folge politischer Unruhen und des dadurch erzeugten kommerziellen Mißtrauens, nur sehr schwach war. Preise erfuhren keine bedeutenden Fluktuationen, sondern hielten sich zwischen 31 Sh. à 32 Sh. 6 P. = $10\frac{1}{3}$ à $10\frac{3}{4}$ p. Tonne incl. Fracht nach der Ostsee. Der Fang längs der ganzen Küste belief sich auf 650,000 Tonnen und stellt sich daher gleich mit dem des vorhergehenden Jahres.

Preußen, Hamburg und Harburg sind die wesentlichsten Abzugsquellen.

Uebersicht der Ausfuhr von Leith in 1861.

	Kohlen.	Roheisen.	Stangeneisen.
1861	47,541 Tons.	70,203 Tons.	1162 Tons.
1860	36,667 „	50,972 „	1959 „
Zunahme .	10,874 Tons.	19,231 Tons.	— Tons.
Abnahme .	— „	— „	797 „ von 20 Ctr.

Hering.

	Stettin.	Danzig.	Königsberg.	Memel.	Harburg.
1861	105,357	59,744	14,945	9056	70,796
1860	109,240	53,408	15,201	6625	78,250
Zunahme ..	—	6,336	—	2431	—
Abnahme ..	3,883	—	256	—	7,454

3. Schifffahrt.

Ueber die Zahl und Tragfähigkeit der in den Hafen von Leith eingelaufenen Schiffe giebt nachstehende Tabelle Auskunft:

Nationalität der Schiffe.	Im Jahre 1861 Zahl.	Tonnen.	1860 waren: Zahl.	Tonnen.
Preußen	86	13,605	95	12,993
Dänemark	389	33,613	511	43,182
Norwegen	149	21,035	131	18,559
Schweden	20	2,753	39	4,392
Rußland	13	2,557	19	4,390
Frankreich	4	430	13	1,305
Holland	69	6,233	103	10,494
Hannover	57	4,098	69	4,895
Mecklenburg	47	8,007	58	10,815
Hansestädte	11	3,215	20	2,491
Oldenburg	5	471	11	903
Italien	19	5,089	28	7,206
Amerika	8	5,104	8	3,811
Türkei	2	604	—	—
Belgien	1	471	4	866
Total	880	107,285	1109	126,302
Portugal und Oesterreich in 1860			5	1,235

Abnahme 234 Schiffe und 20,252 Tons.

Die Gesammtzahl der angekommenen und ausgegangenen Schiffe, incl. der Küstenfahrer, war:

1861	4682 Schiffe von zusammen	496,018 Tons.
1860	5047 „ „ „	483,322 „
weniger	365 Schiffe, mehr	12,696 Tons

---

*) Am Ende Dezember 1851 betrug der Vorrath 350,000 Tons.

Mittheilungen.

Berlin, 27. März. Nachdem die auf der Eisenbahn zwischen Kowno und der Preußischen Grenze beförderten Güter bereits durch den Ukas vom 18. September v. J. von der Entrichtung des Polnischen Chausseezolles befreit worden sind (man vgl. H. A. 1861 II. S. 326), ist nunmehr zufolge Kaiserlichen Ukases vom 17. Februar 1862 (a. St.) der Wegfall dieser Abgabe auch für die Waarentransporte auf der **Warschau-Wiener Eisenbahn und deren Zweigbahnen** angeordnet worden. Wir behalten uns vor, auf diese für den Preußischen Verkehr höchst wichtige Maßregel näher zurückzukommen.

Stettin, 15. März. Im **Getreidehandel** zeigte sich während des verflossenen Monats wenig Leben. Dem fortdauernd starken Angebote unserer mit reichen Ernten gesegneten Hinterländer schien die Bedarfsfrage des Nordens und Westens nicht hinreichend zu entsprechen und die Preise zeigten, bei zwar geringen Schwankungen, doch eine entschiedene Neigung zum Rückgange. Die Zufuhren, welche auf die Kommunikationsmittel der Eisenbahnen und Landwege beschränkt blieben, waren verhältnißmäßig gering. **Weizen** wurde aus den Polnischen Ländern und Schlesien fortwährend stark angeboten. Dagegen schienen unsere Abzugsländer, England in erster Reihe, durch große Importen vom Mittelmeer, namentlich aber von Amerika, hinreichend versorgt und wohl im Stande, unsere Ostsee-Zufuhren leicht entbehren zu können. Sind nun auch weitere Verschiffungen von dort einstweilen in größerer Ausdehnung nicht zu erwarten, so dürften doch die dortigen Bestände im Verein mit den ferneren Lieferungen zur Deckung des Bedarfs, der überdies durch das Stocken der Baumwollen-Industrie in den Fabrikdistrikten sichtlich verringert ist, genügen. Der Spekulation in England schien durch theure Einkäufe zum Frühjahr d. J. auf Grund der im verflossenen Herbste auftauchenden Kriegsaussichten vorläufig die Lust zu weiteren Unternehmungen benommen. Sie regte sich einstweilen nicht, und wenn doch einzelne kleine Ankäufe für Englische Rechnung gemacht wurden, so geschah es der schönen Qualität des neuen Ostsee-Weizens halber für Müllereien zur Verbesserung schlechterer Sorten. In Frankreich, für dessen Rech-

nung im verflossenen Jahre auf Frühjahrslieferung große Verschlüsse von hier aus gemacht wurden, blieben die Preise im stetigen Rückgange begriffen, so daß es im hiesigen Orte sogar zu Rückverkäufen kam. An einen nachhaltigen Export nach dort wird also wohl erst dann zu denken sein, wenn die dortigen, im vorigen Herbste durch Spekulation nach den Hauptstapelplätzen gezogenen, immer noch sehr belangreichen Läger aufgezehrt sein werden. Unter solchen Umständen kamen größere Umsätze im Laufe des verflossenen Monats wenig vor und das Hauptgeschäft beschränkte sich im Wesentlichen auf einzelne Verkäufe nach Holland und Belgien, die indessen größere Beachtung nicht verdienten. Die Preise stellten sich auf 72 bis 81 Rthlr. für loco Waare und auf 80 bis 82½ Rthlr. für spätere Termine. Für Roggen gestaltete sich das Verhältniß ebensowenig günstig. Das Angebot der östlichen Provinzen trat zu Anfang des Monats so überwiegend hervor, daß ein rascher Preisfall von mehreren Thalern per Wispel die Folge davon war. Nachdem Dänemark, Norwegen und Schweden sich von hier aus zu hohen Preisen im Laufe des Winters durch Einkäufe pr. Frühjahrslieferung versorgt hatten, vermochten sogar die ansehnlich gewichenen Preise nicht die Aufmerksamkeit dieser Länder unserem Markte zuzuwenden. Dagegen traten Holländische Brennereien, sowie der Rhein, die Weser- und Emsgegend als Käufer auf, so daß die Preise gegen Ende des Monats ihre anfängliche Höhe zwar wieder erreichten, ohne daß es jedoch zu Umsätzen von erheblicher Bedeutung gekommen wäre. Man zahlte schließlich 48 bis 49 Rthlr. für loco Waare und 48½ bis 50 Rthlr. für spätere Termine. Die Mannöver der Berliner Hausse am ultimo Februar blieben hier ohne jede Wirkung. Gerste und Hafer fanden keine Beachtung und die schwachen Umsätze gingen über den Platzbedarf für den täglichen Konsum nicht hinaus. Man zahlte für Gerste 34 bis 38 Rthlr. und für Hafer 24½ bis 25 Rthlr. Spiritus wurde dauernd stark angeboten, indessen fehlte es an genügendem Abzug und namentlich an Nachfrage für den Export. Zwar wurde gegen Ende des Monats über Hamburg ein Abschluß für Italien gemacht, indessen stand derselbe noch so vereinzelt und überdies erkünstelt da, daß man annehmen darf, erst durch billigere Preise werde ein lohnender Export nach dem durch Amerikanische Fabrikate überschwemmten Auslande hervorzurufen sein. Wenn die Stimmung für diesen, seit langer Zeit wenig beachteten Artikel sich schließlich besserte, so lagen die Motive hierzu wohl wesentlich in der Aussicht auf den bevorstehenden Abschluß des Handelsvertrages mit Frankreich. Die während des verflossenen Monats herangelangten Zufuhren gingen fast ausschließlich in die Hände hiesiger Reporteurs über. Die Preise stellten sich auf 17 bis $17\frac{1}{24}$ Rthlr. für loco Waare und auf 17 Rthlr. für spätere Termine. Rüböl blieb den ganzen Monat hindurch ohne jegliche Anregung und der Preis verharrte fest auf 12½ Rthlr. für loco Waare Spätere Termine fanden keine Beachtung. Im Waarenhandel herrschte mit geringen Ausnahmen große Stille. Der Abzug nach dem Binnenlande war äußerst schwach, indessen schien man an die Wiedereröffnung der Schifffahrt große Hoffnungen auf einen regen Geschäftsverkehr zu knüpfen. Größere Umsätze kamen nur in Leinsaamen vor. In diesem Artikel herrschte ein lebhafter Verkehr, der eine ansehnliche Preissteigerung zur Folge hatte und überdies die hiesigen Läger bis auf wenige Hundert Tonnen räumte. Die übrigen Artikel fanden sämmtlich wenig Beachtung, blieben jedoch unverändert in den Preisen. Im Holzhandel herrschte vollkommene Ruhe, doch hoffte man, daß sich mit Wiedereröffnung der Schifffahrt ein reger Verkehr in dieser Branche einstellen werde. Dasselbe gilt vom Speditionsverkehr. Unsere industriellen Etablissements und Aktien-Gesellschaften fanden anhaltende Beschäftigung.

Königsberg, 13. März. Das Getreidegeschäft nahm im Februar eine ungleich mattere Haltung als im Januar an. Nur nach Roggen blieb die Nachfrage des nordwestlichen Deutschlands, Dänemarks, Schwedens und Norwegens noch belebt; viele Aufträge konnten jedoch wegen des verhältnißmäßig zu hohen Standes der hiesigen Marktpreise nicht ausgeführt werden. Weizen, für den sich vom Auslande weniger Kauflust aussprach, sowie Gerste und Rundgetreide, wurden zwar etwas im Preise heruntergedrückt, Roggen aber behauptete sich vollständig auf dem bisherigen Stande. Die Zufuhren waren recht bedeutend, sowohl per Eisenbahn als per Fuhre. Vieles davon wurde jedoch von den Gutsbesitzern für ihre Rechnung hier aufgelagert in der Erwartung, daß mit der Eröffnung der Schifffahrt eine neue Preissteigerung eintreten werde. Die hier und in den anderen Marktplätzen der Provinz angesammelten Vorräthe von Getreide aller Art sind sehr beträchtlich. In Leinsaat war der Umsatz sehr geringe. Gute Waare war zwar für Holland gesucht, doch kamen davon nur kleine Partien zu Markte, während die ordinairen Gattungen unbeachtet blieben. Die feinen Sorten, 108—110 Pfd., bezahlte man mit 80 à 90 Sgr. pr. Scheffel, ordinaire waren à 50 bis 70 angeboten. Auch der Handel mit Oel war sehr matt und beschränkte sich lediglich auf den Absatz in der Provinz. Rüböl erhielt sich indessen im Preise von 13 à 13½ Rthlr. per Ctr., während Leinöl auf 12 Rthlr. herabging. Letzteres war namentlich durch die Zufuhren gedrückt, die Danzig im Herbste von England erhalten hat, welche den Centner Leinöl inklusive Fracht auf 11 Rthlr. nach Danzig lieferten. Einige Thätigkeit entwickelte der Handel mit Flachs. Das neue Oberländer Produkt, welches zu Markte kam, befriedigte seiner Qualität nach die Fabrikanten mehr, als dies mit dem vorjährigen der Fall gewesen, und gab zu einem recht lebhaften Absatze nach Schlesien, Sachsen, Böhmen und Westphalen Veranlassung. Die Eisenbahn führte uns aber außerdem auch aus Rußland ca. 4000 Ctr. geweichte gute Russische Flachse zu, die sofort Käufer fanden, während die ordinairen Sorten vernachlässigt blieben. In Hanf blieb der Absatz sehr beschränkt und fast lediglich auf den Verbrauch der Provinz gewiesen. Der Preis erhielt sich indessen fest. Russischer Lagenhanf 11 à 11½ Rthlr. pr. Ctr. Spiritus wurde den ganzen Monat hindurch von den ländlichen Brennereien sehr viel hier zum Kauf gestellt, während der Großhandel keinen irgend entsprechenden auswärtigen Absatz dafür fand, und lediglich auf den Detaillisten gewiesen war. Bei der mangelnden Kauflust blieb der Preis in einem fortdauernden Rückgange und stand am Schlusse des Monats auf 16¼ Rthlr. pr. 8000 pCt. Tralles ohne Faß. Der Verlauf des Handels mit Häringen war den Inhabern der alten Vorräthe, für welche der hohe Preis von 9 à 9½ Rthlr. angelegt wurde, sehr nachtheilig, indem die Nachrichten über die große Ergiebigkeit des diesjährigen Norwegischen Häringsfanges und des baldigen Eintreffens der neuen Zufuhren den Preis der Vaarheringe bis auf 8½ Rthlr. pr. versteuerte Tonne herabdrückten. Zu diesen Preisen wurde Vieles nach der Provinz abgesetzt, auch 1200 Tonnen pr. Eisenbahn nach Polen versandt. Der Grenzverkehr mit Polen und Rußland blieb im Ganzen beschränkt. Die dortigen Handelsverhältnisse geben zu Mißtrauen so viel Veranlassung, daß der solidere Kaufmann sich immer mehr davon zurückzieht. Auch erwartet man, daß das einträglichste Geschäft, welches von hier seither nach Rußland und Polen betrieben wurde, der Handel mit Thee, ganz eingehen werde, weil die Einfuhr dieser Waare, die bisher gänzlich verboten war, vom 1. März an gegen einen Zoll auf der Europäischen sowohl als Asiatischen Grenze von Rußland erlaubt worden ist. So wenig Leben der Verkehr überhaupt im Innern der Provinz den Februar hindurch hatte, so ist doch nicht zu erwarten, daß er bald eine größere Regsamkeit entfalten werde, denn Eis und Schnee bedecken hier noch in solcher Masse die Gewässer und das Land, daß auf beiden die Kommunikation noch lange gehemmt bleiben muß. Erst mit der Eröffnung der Schifffahrt wird die volle Handelsthätigkeit erwachen. Aus dem Pillauer Hafen wurden im Laufe des Februar 6 Schiffe expedirt, denen ihre Getreideladungen über Eis von Königsberg zugeführt wurden.

Memel, 15. März. Die Kälte war während des ganzen vorigen Monats anhaltend und oft empfindlich, dabei fiel der Schnee in solchen Massen hernieder, wie man sich dessen selbst hier selten erinnert. Seit dem Anfang des Dezember ist bereits keine andere Beförderungsart als durch

Schlitten möglich, aber auch für diese war bei dem oftmaligen Schneetreiben das Fortkommen, selbst auf den Chausseen, nahezu unmöglich, wenn die mühsam gegrabenen Wege oft in einer Stunde völlig verwehten und der Schnee so tief lag, daß die Pferde versanken. Solchen klimatischen Erscheinungen gegenüber ist es oft nur den größten Anstrengungen möglich, die Chausseen für den Postschlitten und andere leichte Schlitten offen zu halten, wogegen das Lastfuhrwerk oft Tage lang gar nicht, oder nur mit unsäglichen Anstrengungen und ganz unverhältnißmäßigen Kosten fortkommt. Während so auf der einen Seite die Landzufuhr ungewöhnlich knapp blieb, war auf der andern Seite unser Hafen durch Massen von Treibeis, welche die See bei den kontinuirlichen Nord- und Nordwest-Winden heranschob, theilweis gesperrt, und von den 3 Schiffen, welche während des Februar einkamen, mußten zwei eine lange Strecke eingeeist werden. Das Geschäft des Platzes konnte deshalb auch nur höchst gering sein. Die Preise von Cerealien und Leinsaat blieben gegen den vorigen Monat fast ohne Veränderung, dagegen ist Flachs um ½ Rthlr. pro Ctr. gestiegen. Der Export war, ebenfalls aus den vorstehend angeführten Gründen, höchst unbedeutend, indem nur ein Schiff, mit Holz für England befrachtet, den Hafen verließ. Nachdem jetzt der Betrieb auf der Kowno-Königsberger Bahn in vollem Gange ist, macht sich in diesem Winter zuerst der Nachtheil, welcher durch jene Eisenbahn dem hiesigen Handel erwächst, in seiner ganzen Schwere fühlbar. Die Zufuhren jener feineren Flachsarten, welche die Gegend um Wilna erzeugt, sind in diesem Winter zum ersten Male hier ganz ausgeblieben, und sämmtlich per Bahn nach Königsberg gegangen. Aehnlich ist es mit Oelsaaten der Fall, und für den Getreidehandel wird die Position Memels, im Vergleich zu Königsberg, so schwierig, daß man sie schon jetzt beinahe für unhaltbar erklären kann. Während die Königsberger Häuser ihre Einkäufe von Georgenburg, Kowno ꝛc. in solchen Quantitäten, wie dieselben eben ihren dortigen Kommissionairen vorkommen, ohne dieselben in Rußland zu lagern, per Bahn jederzeit sofort beziehen, müssen die hiesigen Händler zunächst umfangreiche Vorschüsse Russischen Kommissionairen anvertrauen, welche die Waaren ankaufen, sie in Kowno stapeln und später zu Wasser hierher senden. Abgesehen selbst von dem sehr großen Risiko, welches damit verbunden ist, solche Vorschüsse nach Rußland zu geben, sind die dadurch auflaufenden Zinsen, die hohen Lagermiethen und Arbeitslöhne nebst Spedition in Kowno, dann der oft so viel Zeit erfordernde Wassertransport, Umstände, welche den hiesigen Ort so sehr gegen Königsberg in Nachtheil bringen, daß die Konkurrenz auf die Dauer nicht zu erhalten sein wird. Aehnlich ist es mit Flachsen. Für diesen Artikel wird Königsberg durch die jetzt ununterbrochene Zufuhr ein Haupt-Stapelplatz werden, während für Memel nur diejenigen Quantitäten und Qualitäten verbleiben, welche in Szameiten gewonnen und wegen der größeren Nähe Memels hierher verfahren werden. Da jedoch auch Königsberg dieser Sorten (4 Brand) zur Sortirung der dortigen Läger bedarf, so zahlt man für jenen Platz Preise, zu denen es sogar lohnt, dorthin zu verfahren, mithin werden die nach Memel kommenden Zufuhren immer kleiner. Es ist eine leider durch Thatsachen unterstützte hier allgemein gewordene Ansicht, daß durch den Bau der Kowno-Königsberger Eisenbahn für Memel das Flachs- und Getreide-Geschäft beinahe verloren ist. An anders gelegenen Orten gelingt es in der Regel der Thätigkeit intelligenter Kaufleute, wenn irgend eine Handels-Branche ihrem Wohnsitze durch Verkehrs-Verhältnisse oder sonstige Umstände entzogen wird, diesen Verlust durch die Auffindung neuer Bezugsquellen resp. Absatzorte, durch die Ausdehnung anderer Geschäftszweige, durch Fabrik-Industrie oder in irgend einer anderen Weise auszugleichen. Leider ist dies hier nicht möglich. Memel ist durch seine geographische Lage, durch den Mangel eines dem freien Verkehr erschlossenen Hinterlandes, lediglich auf den Import Russischer Produkte, resp. deren Verschiffung, angewiesen. Das Speditionsgeschäft, früher von Bedeutung, ist ebenfalls ganz gering geworden und beschäftigt den Ort nur noch für die der Grenze nahe liegenden Distrikte Kurlands. In der Lage, in welcher sich somit unser Ort befindet, ist der Verlust oder wenigstens die sehr erhebliche Verminderung, zweier so bedeutender Handels-Objekte, wie dies bisher Getreide und Flachs für Memel gewesen sind, ein Ereigniß, welches nicht ohne Einfluß auf die merkantilische Thätigkeit resp. den Wohlstand des Ortes bleiben kann. Seitens der hiesigen Kaufleute wird man sicher noch versuchen, durch die größten Anstrengungen den bisherigen Umfang des Handels zu erhalten, läßt sich aber gegen die Ungunst der Verhältnisse mit so wenig Erfolg als in der neuesten Zeit ankämpfen, dann scheinen mehrere Firmen entschlossen, ihre Domizile nach Königsberg resp. Pillau zu verlegen. Nach und nach würde für Memel nur noch das — alljährlich geringer werdende — Holzgeschäft verbleiben, und die Stadt einem schnellen Ruin unfehlbar entgegensehen. Eine Abwendung dieser drohenden Gefahr erblickt man allgemein nur in der Herstellung von Kommunikationsmitteln, welche uns nicht ausschließlich auf den — 6 Monate im Jahre geschlossenen — Wasserweg der Binnenschifffahrt verweisen, sondern uns auch den schnellen sicheren Landweg eröffnen — in dem Kanal und der Eisenbahn.

Magdeburg, 14. März. Der Handel mit Zucker war im verflossenen Monate nicht besonders lebhaft. Von Rohzucker wurden etwas über 60,000 Centner zu durchschnittlich den nämlichen Preisen wie im vorhergegangenen Monate verkauft. Auch in raffinirten Zuckern war der Umsatz nicht von Erheblichkeit und erfuhren deren Preise keine wesentliche Veränderung. Verschiedene auswärtige Raffinerien, die in den letzten Jahren ausschließlich Rübenzucker verarbeiteten, haben im Laufe dieser Campagne weniger davon eingekauft und dagegen Kolonial-Zucker importirt. Wiewohl das Absatzfeld für Rübenrohzucker dadurch kleiner geworden ist, so äußerte sich doch diesseits keine entsprechende Rückwirkung. Die Versuche, dem Zucker Absatz nach Oesterreich zu öffnen, haben bis jetzt keine Folgen von Bedeutung gehabt, indem nach brieflichen Mittheilungen die diesseitigen Preise noch etwas zurückgehen müßten, bevor auf weitere größere Beziehungen zu rechnen sei. Das sogenannte Produktengeschäft verlief ruhig. Die sonst lohnenden Umsätze mit Petersburg und Moskau dürften eine Störung erleiden, da dem Vernehmen nach auf den eben beendigten Kiewer Kontrakten eine Menge der angesehensten Häuser sich zum Gesammtbetrage von mehreren Millionen haben fallit erklären müssen und man daraus folgert, daß der Handelsstand der obigen beiden Plätze in Mitleidenschaft gezogen werden wird. Die gewichenen Preise von Spiritus haben zwar die Kauflust angeregt und es sind in Folge dessen einige Abschlüsse zu Stande gekommen, jedoch ist deshalb nicht auf ein größeres Geschäft nach außerhalb, resp. nach Frankreich zu rechnen, da Rübensprit theurer ist als der feinste Kartoffel-Spiritus in Stettin, dieser aber wiederum gegen den Amerikanischen zu hoch im Preise steht, mit welchem der Süden von Marseille aus versorgt wird. Diese Ausführungen mögen, wenn nichts weiter, den Beweis liefern, welche Geschäftsverbindungen der diesseitige Handelsstand unterhält und wie sehr er es sich angelegen sein läßt, Absatzwege aufzusuchen. Im Getreidehandel war auch in diesem Monate Stille vorherrschend. — Obschon die Schifffahrt wieder eröffnet ist, haben neue Abladungen von Weizen nach Hamburg nicht stattgefunden, da sie keine Rechnung geben.

Nordhausen, 16. März. Die gegen Ende Januar eingetretene Preissteigerung und größere Lebhaftigkeit im Zuckergeschäft hat sich für Melis bis gegen Mitte Februar behauptet, mußte aber von da ab einer durch überwiegendes Angebot und gleichzeitiges Zurückhalten der Käufer hervorgerufenen Flaue weichen, so daß die Preise für fein Melis auf 15¼—15½ Rthlr. per Ctnr. herabgedrückt wurden; in den letzten Tagen entwickelte sich indeß neuerdings einiges Leben, welches eine kleine Preissteigerung zur Folge hatte. Da ein Theil der diesjährigen, an sich schon nicht sehr bedeutenden Rübenvorräthe zur Cichorienfabrikation benutzt worden ist und die hiesigen Fabriken durch Einführung von verbesserten Vorkehrungs-Verrichtungen tagtäglich ein größeres Quantum davon verbraucht haben, so mußte die diesjährige Kam-

pagne früher als gewöhnlich geschlossen werden. Gegenwärtig wird außer den Restbeständen ziemlich viel Rohzucker in den hiesigen Fabriken verarbeitet, dessen Ankauf außergewöhnliche Mittel und voraussichtlich unsere Aushülfe zeitweise in Anspruch nehmen wird. In Cichorien, Kau- und Schnupftabaken herrschte ein lebendiges und lohnendes Geschäft und steht dieser Industriezweig sowohl als auch die Nesselfabrikation mit dem Gange der amerikanischen Verhältnisse in nächstem Zusammenhange. So sehr auch die Käufer dieser Fabrikate sich gegen die allmälig eintretenden höheren Preise gesträubt und den Ankauf der neuen Waare hinausgeschoben haben, so konnten sie dies auf die Dauer doch nicht beibehalten und gehen allmälig auf die höheren Forderungen der Fabrikanten ein. Die Nesselweberei hat übrigens in hiesiger Gegend vor wie nach ununterbrochen angehalten und den Webern des Eichsfeldes andauernde Beschäftigung gewährt, was hauptsächlich dem Umstande beizumessen ist, daß die hiesigen Fabrikanten sich rechtzeitig durch bedeutenderen Ankauf des Rohmaterials gedeckt hatten und daher von der spätern Kalamität weniger berührt ungestört fortarbeiten lassen konnten. Das Kornbranntwein- und Spritgeschäft war in seinen Verhältnissen ziemlich analog mit demjenigen des Januar; Preise und Absatz blieben ziemlich gleich und nur für Sprit ging die Meinung in Folge der anhaltend flauen Berichte des Berliner Marktes noch etwas mehr zurück. Die Wintersaat steht im Allgemeinen gut und nimmt einen erfreulichen Fortgang; die vorherrschend gelinde Witterung des Monats Februar hat durchgehends günstigen Einfluß geübt und die Ausführung mancher Feldarbeiten ermöglicht, der Fruchtmarkt blieb indessen flau und die Abfuhr nach Außen durch die erschwerten Transportverhältnisse behindert.

Halle a. S., 15. März. Die Handels-Verhältnisse haben auch im Monat Februar c. kein erfreulicheres Aussehen gewonnen; im Gegentheil war der Verkehr noch schleppender als im Monat Januar d. J. Im Getreidehandel blieb die Zufuhr so mäßig wie die Kauflust vorsichtig und zurückhaltend, und die Preise waren größtentheils gedrückt. Am leichtesten verkäuflich war Gerste, die nach Westphalen einigen Abzug hatte. Im Rohzuckergeschäft behaupteten sich die Preise fest auf dem eingenommenen Stand von 11¼ bis 12 Rthlr., und nur einzelne kleine Posten von abweichender Qualität wurden zu 11 Rthlr. per Ctr. abgelassen. Der ganze Umsatz belief sich auf 40- bis 50,000 Ctr., von denen annähernd 20,000 Ctr. von den beiden hiesigen Siedereien gekauft wurden, während der übrige Theil nach Bayern und an einige in dessen Nähe gelegene Melisfabriken ging. Die meisten unserer Rohzucker-Fabriken haben die Campagne bereits beendet. Im Allgemeinen ist von ihnen rasch zu laufenden Preisen verkauft worden, und man schätzt daher den ganzen noch in erster Hand befindlichen Vorrath, den noch fertig werdenden eingerechnet, auf höchstens 150,000 Ctr., ein Quantum, welches gegen frühere Jahre nicht als groß erscheint. Raffinirte Waare wird zwar nur für den Bedarf gekauft, findet aber im Allgemeinen guten Absatz, und die Vorräthe der Raffinerien sollen nicht bedeutend sein. Die Fabriken wollener Waaren und Garne sind bis jetzt ununterbrochen und lohnend beschäftigt, wogegen sich die Baumwollenwaaren-Manufakturen in eine immer ungünstigere Lage versetzt sehen. Die in Mühlhausen und auf dem Eichsfelde ansässigen Fabrikanten der letzteren Kategorie müssen dabei mehr arbeiten lassen, als ihnen wünschenswerth ist, da es ihnen, wenn sie jetzt ihre Weber entließen, im Sommer an Arbeitskräften fehlen würde. In Suhl sind die mit der Fertigung von Militairgewehren beschäftigten, sowie die Rohr-, Bajonnett- und Ladestock-Fabriken auch in den letzten Monaten unausgesetzt in lebhaftem Betriebe gewesen; es hat denselben sogar an Arbeitern gefehlt, um alle die bedeutenden Lieferungen, welche ihnen theils für Amerika, theils für Italien angetragen worden sind, übernehmen zu können. Gegenwärtig sind sie größtentheils für Baden, Württemberg, Hannover, Hessen-Darmstadt und Schaumburg-Lippe beschäftigt. Die Fabrikation von Luxus-Waffen ist — wie in der Regel alljährlich — seit Weihnachten ins Stocken gerathen.

Stavanger, Anfang März. Der Heringsfang war im verflossenen Jahre nicht von der Bedeutung früherer Jahre, aber die Waare wurde im Allgemeinen sehr gut bezahlt. — Die Ernte ist die eines Mitteljahres gewesen. Die Kartoffelernte dagegen war in diesem Jahre weniger ergiebig. Der Import stellte sich dem des vorigen Jahres ungefähr gleich, nämlich auf 1.325,491 Rthlr. Pr. Crt. — Der Export, beinahe ausschließlich aus gesalzenen Fischarten bestehend, belief sich auf ca. 1,075,990 Rthlr. Pr. Crt. Die Schifffahrtsbewegung umfaßte 1203 beladene und 251 mit Ballast eingelaufene Fahrzeuge, jene von 29,631, diese von 4516 Kommerzlasten Tragfähigkeit. Es waren mit wenigen Ausnahmen lauter Norwegische Schiffe.

Santiago, 11. Januar. Die Peruanische Regierung hat durch ein vom 21. November 1861 datirtes Dekret bestimmt, daß der Hafen von Callao mit einem Quai versehen werden solle, an welchem die Schiffe anlegen und ihre Ladungen löschen können, ohne zu dem Zwecke Leichter zu bedürfen. Außerdem soll in demselben Hafen ein Trockendock hergestellt werden, zum Bau und zur Ausbesserung von Schiffen jeder Art. Die Kosten beider Anlagen, welche für Staatsrechnung ausgeführt werden sollen, sind auf 2,340,000 Pesos veranschlagt. — Die Peruanische Regierung hat außerdem in einem vom 30. November 1861 datirten Dekrete die näheren Bestimmungen zur Ausführung des Beschlusses der gesetzgebenden Versammlung vom 31. Januar desselben Jahres, und die Anlage einer Eisenbahn von Pisco nach Ica erlassen. Das auf 1,226,000 Pesos veranschlagte Baukapital ist dem §. 2 des Dekrets gemäß in 2452 Aktien, jede von 500 Pesos, eingetheilt, auf welche eine Subskription mit dem Termin von 4 Monaten eröffnet werden sollte. Die Zeichnungen haben unterm 11. Dezember v. J. begonnen. Die bei Ablauf der Frist nicht gezeichneten Aktien hat die Regierung sich verpflichtet, zu übernehmen. Der §. 4 gewährt den Privat-Aktionairen eine Zinsgarantie von 6 pCt. Im §. 8 wird den Unternehmern die unentgeltliche Ueberlassung der dem Staate gehörigen Grundstücke, welche zur Anlage der Bahn erforderlich sein möchten, zugesichert und in Bezug auf die Privat-Grundstücke das Expropriationsrecht ertheilt. Nach §. 10 muß die Bahn innerhalb zweier Jahre, vom Datum des Dekrets ab, vollendet sein. §. 11 gestattet die zollfreie Einfuhr des ganzen, zum Bau der Eisenbahn und ihrer Unterhaltung erforderlichen Materials. Nach §. 20 erhalten die Unternehmer das ausschließliche Privilegium auf 25 Jahre und das Eigenthum der Anlage auf 100 Jahre. Nach Ablauf dieses Zeitraumes soll die Bahn mit allem Zubehör in das Eigenthum des Staats übergehen.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ Sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Wochenschrift
für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 14. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). **4. April 1862.**

Die Befreiung der Eisenbahntransporte von dem Chausseezoll in Polen.

Wegegelder sind Gebühren für die Benutzung einer öffentlichen Verkehrsanstalt, können also nur erhoben werden, insoweit eine solche Benutzung stattfindet. Im Widerspruch mit diesem in der Theorie allgemein anerkannten Satze hat man im Königreich Polen schon vor längerer Zeit den Verkehr auf den kunstmäßig ausgebauten Straßen frei gegeben und als Ersatz für die Aufhebung der Chausseegelder im Innern des Landes unter dem Namen »Chausseezoll« eine Abgabe eingeführt, welche von den die Grenze passirenden Fahrzeugen und von allen zu Lande oder zu Wasser ein-, aus- und durchgehenden Waaren zugleich mit den Grenzzöllen entrichtet werden muß. Dieselbe ist für die Fahrzeuge je nach deren Größe und Bestimmung normirt, während sie für die Waaren nach dem Tarif vom 30. März (11. April) 1851 der Regel nach bei der Ein- und Durchfuhr 18 Kopeken, bei der Ausfuhr aber 9 Kopeken von einem Pud Brutto beträgt. Jedoch bestehen für eine größere, in 15 Kategorien eingetheilte Zahl von Gegenständen ermäßigte Sätze, deren Betrag zwischen 12 und 1½ Kopeken vom Pud Brutto variirt.

Für den Preußischen Handel bildete diese Abgabe von jeher eine lästige Fessel, da sie nicht blos die zum Verbrauch in Polen eingeführten, sondern auch die nach Rußland durchgehenden Waaren, und zwar letztere selbst dann, wenn sie, wie auf der Route von Königsberg nach Petersburg, das Polnische Gebiet nur auf einer kurzen Strecke berührten, mit ihrem vollen Betrage traf. Zu einer wahrhaft verderblichen Beschränkung des Verkehrs schien dieselbe sich aber gestalten zu wollen, als ihre Erhebung auch auf die mit den Eisenbahnen über Kattowitz nach Warschau und über Kowno in der Richtung auf Petersburg beförderten Güter ausgedehnt wurde. So lange dem Handel keine anderen Kommunikationsmittel als die Landstraßen zu Gebote standen, ließ es sich allenfalls rechtfertigen, die Abgabenerhebung für die Unterhaltung derselben an die Grenze zu verlegen, da wenigstens die Vermuthung für eine Benutzung jener Straßen sprach. Von dem Zeitpunkte ab, wo eine Eisenbahn den wichtigsten Handelsplatz und zugleich die Hauptstadt des Landes mit dem Auslande in Verbindung setzte, verlor diese Präsumtion ihre thatsächliche Begründung. Gerade für den großen Handel, für die Bezüge Warschaus vom Westen her hörte der Chausseezoll auf, eine Kommunikationsabgabe zu sein und wurde zu einer direkten Besteuerung des Verkehrs. Welche nachtheiligen Folgen in volkswirthschaftlicher Beziehung aus der Anwendung des Chausseezolls auf die Eisenbahntransporte entsprangen, dafür mag als Belag ein Beispiel dienen. Der Steinkohlenbergbau im Königreich Polen ist unbedeutend, und die jetzige Produktion reicht kaum aus, um den Bedarf der Eisenbahnverwaltung zu befriedigen. Die Bevölkerung ist daher auf den Bezug vom Auslande angewiesen; dessenungeachtet hat die Ausfuhr Oberschlesischer Steinkohlen nach Polen im Jahre 1860 nur 170,000 Tonnen betragen, ein Quantum, das mit dem Bedürfniß in keinem Verhältnisse steht. Der Grund dieser geringen Ausfuhr lag lediglich in der Erhebung des Chausseezolles. Es waren nämlich nach dem Tarife für 10 Pud Brutto 12 Kopeken, d. i. für die Tonne 4 Sgr. oder ungefähr 50 Prozent des Werthes am Ursprungsorte, zu entrichten. Für Englische Steinkohlen, die auf der Weichsel in Polen eingingen, war die Abgabe unverhältnißmäßig niedriger. Ein Weichselkahn mit einer Minimalbelastung von 32 Last oder etwa 366 Tonnen hat beim Uebergang über die Grenze im Ganzen nur 2 Rubel 70 Kopeken zu zahlen, also noch nicht 3 Pfennige für die Tonne. Die auf das Preußische Erzeugniß gelegte Steuer betrug demnach, ganz abgesehen von dem Unterschiede zwischen der Wasser- und Eisenbahnfracht, das Sechszehnfache des für das Englische Produkt maßgebenden Satzes.

Wir haben bereits mitgetheilt[1]), daß, wie die auf der

[1]) In der vorigen Nummer (S. 251 d. Bd.).

Königsberg-St. Petersburger Eisenbahn durch oder nach Polen beförderten Güter zufolge Kaiserlichen Erlasses vom 18. (30.) September v. J., so auch jetzt alle Waarentransporte auf der Warschau-Wiener-Eisenbahn und deren Zweigbahnen durch den Ukas vom 17. Februar (1. März) 1862 von der Entrichtung des Chausseezolles befreit worden sind. Es kommt also diese Abgabe auch für die aus Preußen auf der Eisenbahn über Kattowitz nach Polen eingehenden Waaren künftig in Wegfall. Nach den vorausgeschickten Bemerkungen läßt sich ermessen, welche wichtigen Vortheile diese Maßregel sowohl für den Handelsverkehr mit Polen und Rußland überhaupt, als namentlich auch für den Steinkohlenbergbau Oberschlesiens zur Folge haben muß. Steinkohlen sind für die Industrie wie als billiges Brennmaterial für den häuslichen Bedarf heutzutage nicht mehr zu entbehren; es wird daher auch in Polen der Markt für diesen Artikel ein immer größerer werden, je mehr daselbst die Zahl der Fabriken und Hüttenwerke zunimmt und je weiter die schon jetzt sehr gelichteten Holzbestände sich vermindern. Durch die Aufhebung des Chausseezolles sind unsere Kohlengruben in den Stand gesetzt, diesen Markt für sich zu erobern, da sie, unterstützt von einem mäßigen Frachttarif, ihr Produkt zu einem erheblich billigeren Preise nach Warschau liefern können, als derjenige ist, welcher für die zu Wasser eingeführten Englischen Kohlen bisher gezahlt wurde.

Berlin, 3. April. Es werden während der nächsten Legislatur-Periode auf dem handelspolitischen Gebiet eine Reihe der wichtigsten Aufgaben zu erledigen sein.

Das bedeutungsvolle Werk, welches für die Zukunft die Grundlage unserer Verkehrsbeziehungen zu dem großen westlichen Nachbarlande bilden soll, ist nach langwierigen Verhandlungen in diesen Tagen zum vorläufigen Abschluß gekommen. Daß die zwischen den Bevollmächtigten Preußens und Frankreichs vereinbarten, am 29. v. Mts. paraphirten Verträge und Tarife sich der Zustimmung der übrigen Staaten des Zollvereins zu erfreuen haben werden, dürfen wir in Anbetracht der aus der Eröffnung eines bisher durch verbotsähnliche Zölle abgesperrten Marktes, der nicht weniger als 36 Millionen Konsumenten zählt, der vereinsländischen Industrie erwachsenden Vortheile um so zuversichtlicher erwarten, als die bei den Unterhandlungen leitend gewesenen Gesichtspunkte, soviel wir wissen, von den Regierungen jener Staaten als dem gemeinsamen Interesse des Vereins entsprechend anerkannt worden sind. Nach diesen Gesichtspunkten liegt es nicht in der Absicht, die Geltung der ermäßigten Zollsätze auf die Erzeugnisse Frankreichs zu beschränken; die dadurch herbeigeführten Verkehrs-Erleichterungen werden also dem ganzen Auslande ohne Unterschied zu Gute kommen. Da es jedoch bei Regulirung des mit dem Handels-Vertrage verbundenen Tarifs für den Zollverein zwar auf eine materielle Abänderung, nicht aber auf eine formelle Umgestaltung des Vereins-Zolltarifs ankam, so wird, um die nöthige Einheit in der Zollgesetzgebung zu wahren, der gesammte Vereinstarif demnächst einer systematischen Revision unterzogen werden müssen. Die in dem Schifffahrts-Vertrage den Flaggen der Vereinsstaaten Französischerseits eingeräumten Begünstigungen lassen einen beträchtlichen Aufschwung des Verkehrs vereinsländischer Schiffe in den Französischen Häfen erwarten. Die Bestimmungen der Uebereinkunft über die Zollabfertigung im internationalen Eisenbahn-Verkehr werden sich zur Erleichterung und Beschleunigung des Waarenaustauschs förderlich erweisen, so wie auch die in der Uebereinkunft über den Schutz des Eigenthums an Werken der Literatur und der Kunst vereinbarte gegenseitige Zollfreiheit dieser Werke sowohl für die geistigen wie die materiellen Interessen beider Länder nur von ersprießlichen Folgen sein kann.

Die nach den Ostasiatischen Gewässern entsendete Expedition hat reiche Früchte getragen; die Verträge mit Japan, China und Siam öffnen unseren Produzenten ein bedeutendes Absatzgebiet und verschaffen dem Handel neue Bezugsquellen für eine große Zahl von Produkten, die bisher entweder gar nicht oder nur auf Umwegen in die Hände der inländischen Konsumenten gelangen konnten. Schon jetzt findet in jenen Gegenden ein ansehnlicher Theil der Deutschen Handelsflotte bei der Küstenschifffahrt eine gewinnbringende Beschäftigung; in Folge der Verträge wird voraussichtlich auch ein lebhafter Waarenverkehr zwischen den Deutschen und Ostasiatischen Häfen sich entwickeln.

Auch mit Chili und mit der Türkei sind neuerdings Handelsverträge abgeschlossen; durch den letzteren Vertrag wird der Türkische Zolltarif für die auf Schiffen des Zollvereins ein- oder ausgeführten Waaren auf dieselben Sätze gebracht, welche in den neuen Verträgen Frankreichs und Großbritanniens mit der Türkei verabredet sind.

Das allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch, durch welches die Rechtsverhältnisse des Handelsstandes auf nationaler Grundlage neu geregelt sind, hat zwar im verflossenen Jahre die Sanktion der Landesvertretung bereits erhalten; es bedarf aber zur vollständigen Ausführung der in demselben ausgesprochenen Grundsätze noch des Erlasses einer Reihe von Spezialgesetzen, unter denen namentlich die Seemanns-Ordnung auf die Aufmerksamkeit unserer Rheder Anspruch zu machen hat.

So stehen auf allen Gebieten des Verkehrslebens umfassende, tief eingreifende Reformen in Aussicht, die wichtigsten volkswirthschaftlichen Fragen der Gegenwart harren ihrer Lösung — kurz es darf behauptet werden, daß noch keiner früheren Legislatur ein so reiches Feld der Thätigkeit in handelspolitischer Beziehung sich dargeboten hat. Unter diesen

Umständen wäre es wohl zu wünschen, daß von Seiten des Handelsstandes, dessen Interessen durch die zur Berathung kommenden Vorlagen vorzugsweise berührt werden, recht zahlreiche und tüchtige Vertreter aus seiner eigenen Mitte in das neue Abgeordnetenhaus entsendet würden. Das Mitgliederverzeichniß der letzten Session weiset unter 352 Abgeordneten nur 21 dem Handels- und Gewerbestande angehörige Personen nach: offenbar ein Prozentsatz, der für eine sachgemäße Erledigung der in das kommerzielle Gebiet einschlagenden Vorlagen viel zu gering ist.

Gesetzgebung.

Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen den Zollvereinsstaaten und Paraguay.

Die zwischen den Staaten des Deutschen Zollvereins und dem Freistaat Paraguay schon vor längerer Zeit eingeleiteten Verhandlungen, deren Zielpunkte und kommerzielle Bedeutung im Jahrgang 1859 d. Bl. (Bd. I, S. 221) näher dargelegt wurden, haben zum Abschlusse eines Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Vertrages geführt, welcher von den beiderseitigen Bevollmächtigten am 1. August 1860 zu Asuncion unterzeichnet worden ist. Die Auswechselung der Ratifikationen ist, nachdem von dem Landtage der Preußischen Monarchie dem Vertrage die verfassungsmäßige Zustimmung ertheilt worden, ebenfalls zu Asuncion am 29. Oktober 1861 erfolgt. Der Wortlaut des Vertrages, dessen Veröffentlichung in Paraguay unter dem 9. November d. J. stattgefunden hat, ist der nachstehend mitgetheilte:

Seine Königliche Hoheit der Regent, Prinz von Preußen, im Namen Seiner Majestät des Königs von Preußen, sowohl für sich, als in Vertretung der dem Preußischen Zoll- und Steuersysteme angeschlossenen souverainen Länder und Landestheile, nämlich des Großherzogthums Luxemburg, der Großherzoglich Mecklenburgischen Enklaven Rossow, Netzeband und Schönberg, des Großherzoglich Oldenburgischen Fürstenthums Birkenfeld, der Herzogthümer Anhalt-Dessau-Köthen und Anhalt-Bernburg, der Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont, des Fürstenthums Lippe und des Landgräflich Hessischen Oberamts Meisenheim, als auch Namens der übrigen Mitglieder des Deutschen Zoll- und Handelsvereins, nämlich der Krone Bayern, der Krone Sachsen, der Krone Hannover zugleich in Vertretung des Fürstenthums Schaumburg-Lippe, und der Krone Württemberg, des Großherzogthums Baden, des Kurfürstenthums Hessen, des Großherzogthums Hessen, zugleich das Landgräflich Hessische Amt Homburg vertretend, der den Thüringischen Zoll- und Handelsverein bildenden Staaten, namentlich des Großherzogthums Sachsen, der Herzogthümer Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Koburg und Gotha, der Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, Reuß älterer und Reuß jüngerer Linie, des Herzogthums Braunschweig, des Herzogthums Oldenburg, des Herzogthums Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits, und Seine Excellenz der Präsident des Freistaates Paraguay andererseits von dem Wunsche beseelt, die Freundschafts-, Handels- und Schifffahrts-Beziehungen zwischen den Staaten des Zollvereins und dem Freistaate Paraguay auszudehnen und zu befestigen, haben es für zweckmäßig und angemessen erachtet, Unterhandlungen zu eröffnen und zu gedachtem Behufe einen Vertrag abzuschließen und haben zu dem Ende zu Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Seine Königliche Hoheit der Regent, Prinz von Preußen,
Allerhöchst Ihren Geschäftsträger bei dem Freistaate Paraguay Herrn Friedrich von Gülich,
und
Seine Excellenz der Präsident des Freistaates Paraguay
den Paraguayischen Bürger Francisco Sanchez, Minister der auswärtigen Angelegenheiten,

welche, nachdem sie ihre Vollmachten sich mitgetheilt, und solche in guter und gehöriger Form befunden haben, über nachstehende Artikel übereingekommen sind:

Art. 1.

Zwischen den Staaten des Zollvereins und dem Freistaate Paraguay, sowie zwischen den Unterthanen und Bürgern derselben ohne Unterschied der Personen und Orte, soll vollkommener Friede und aufrichtige Freundschaft bestehen. Die hohen kontrahirenden Theile werden für die beständige und fortdauernde Erhaltung dieser Freundschaft und dieses guten Einvernehmens nach Kräften Sorge tragen.

Art. 2.

Der Freistaat Paraguay gesteht, Kraft des ihm zustehenden Landeshoheitsrechts, der Handelsflagge der Unterthanen der Zollvereins-Staaten die freie Schifffahrt zu auf dem Flusse Paraguay bis Asuncion, der Hauptstadt des Freistaates, sowie auf der rechten Seite des Parana von dem Punkte an, wo derselbe zum Freistaate gehört, bis zur Stadt Encarnacion. Die Unterthanen der Zollvereinsstaaten sollen mit ihren Schiffen und Ladungen frei und sicher in die vorerwähnten Orte und Häfen einlaufen und aus denselben auslaufen, sie sollen in allen Theilen der genannten Gebiete bleiben und sich wohnhaft aufhalten, Häuser und Waarenlager miethen und mit Natur- und Gewerbs-Erzeugnissen und Gegenständen des erlaubten Verkehrs aller Art, soweit es die Gesetze des Landes gestatten, Handel treiben dürfen, vorausgesetzt, daß sie sich dabei den Gebräuchen und hergebrachten Gewohnheiten des Landes unterwerfen. Sie können ihre Ladungen in dem Hafen von Pilar oder in denjenigen Orten, in welchen sonst der Handel mit anderen Nationen erlaubt ist, vollständig oder theilweise löschen, oder ihre Fahrt mit der ganzen oder mit einem Theile der Ladung bis zu dem Hafen von Asuncion fortsetzen, je nachdem der Schiffsführer, der Eigenthümer oder der anderweit gehörig Bevollmächtigte dies für angemessen erachtet.

In gleicher Weise sollen diejenigen Bürger von Paraguay behandelt werden, welche mit Ladungen in Schiffen des Zollvereins oder Paraguays nach den Häfen der Zollvereinsstaaten kommen.

Art. 3.

Die hohen kontrahirenden Theile kommen dahin überein, daß jede Begünstigung, jedes Vorrecht und jede Befreiung in Handels- oder Schifffahrts-Angelegenheiten, welche einer von ihnen den Unterthanen oder Bürgern irgend eines anderen Staates gegenwärtig be-

reits zugestanden hat oder künftig zugestehen möchte, bei Gleichheit des Falles und der Umstände, auf die Unterthanen oder Bürger des anderen Theiles ausgedehnt werden soll, und zwar unentgeltlich, wenn das Zugeständniß zu Gunsten jenes anderen Staates unentgeltlich gemacht, oder gegen eine entsprechende Entschädigung, wenn das Zugeständniß bedingungsweise erfolgt war.

Art. 4.

Es sollen auf die Einfuhr oder Ausfuhr von Natur- oder Gewerbserzeugnissen der beiden kontrahirenden Theile keine anderen oder höheren Abgaben gelegt werden, als diejenigen, welche von gleichnamigen Gegenständen, sofern sie Natur- oder Gewerbserzeugnisse anderer fremder Länder sind, gegenwärtig oder künftig zu entrichten sind. Auch sollen keinerlei Gegenstände des Handels, welche Natur- oder Gewerbserzeugnisse der Gebiete eines der beiden kontrahirenden Theile sind, bei der Einfuhr in die Gebiete oder bei der Ausfuhr aus den Gebieten des anderen Theiles mit einem Verbot belegt werden, welches nicht gleichmäßig auf die Einfuhr oder auf die Ausfuhr gleicher Gegenstände aus oder nach den Gebieten jeder anderen Nation ausgedehnt wird.

Art. 5.

In den Häfen des Freistaates Paraguay sollen von den Schiffen der Zollvereinsstaaten an Tonnengeldern, Leuchtthurm- oder Hafenabgaben, Lootsengebühren, Bergegeldern in Fällen von Seeschäden oder Schiffbruch, oder anderen örtlichen Abgaben, keine anderen oder höheren Auflagen oder Lasten erhoben werden, als diejenigen, welche in den nämlichen Häfen von Paraguayischen Schiffen zu zahlen sind. Ebenso sollen in den Häfen der Zollvereinsstaaten von Paraguayischen Schiffen keine anderen oder höheren Abgaben erhoben werden, als diejenigen, welche in denselben Häfen von Schiffen der Zollvereinsstaaten zu zahlen sind.

Art. 6.

Bei der Einfuhr und Ausfuhr aller Waaren, welche jetzt oder künftig in die Gebiete der Zollvereinsstaaten oder Paraguays gesetzlich eingeführt werden dürfen, sollen die nämlichen Abgaben erhoben werden, die Einfuhr oder Ausfuhr mag in Schiffen der Zollvereinsstaaten oder Paraguays erfolgen.

Art. 7.

Alle Schiffe, welche nach den Gesetzen der Zollvereinsstaaten als Schiffe dieser Staaten, und alle Schiffe, welche nach den Gesetzen von Paraguay als Paraguayische Schiffe zu betrachten sind, sollen für die Zwecke des gegenwärtigen Vertrages als Schiffe der Zollvereinsstaaaten, beziehungsweise Paraguays betrachtet werden.

Art. 8.

Die Unterthanen der Zollvereinsstaaten sollen in dem Freistaate Paraguay die nämlichen Einfuhr- und Ausfuhrabgaben zahlen, welche von Paraguayischen Bürgern nach den gegenwärtig bestehenden oder künftig zu erlassenden Gesetzen zu zahlen sind. Ebenso sollen diese letzteren in den Staaten des Zollvereins diejenigen Abgaben zahlen, welche für Unterthanen dieser Staaten gegenwärtig bestehen oder künftig eingeführt werden.

Art. 9.

Allen Kaufleuten, Schiffsführern und anderen Personen, welche Unterthanen oder Bürger eines der beiden kontrahirenden Theile sind, soll es in den Gebieten des anderen völlig freistehen, ihre Geschäfte selbst zu betreiben oder die Betreibung derselben an Agenten, Mäkler, Faktoren oder Dolmetscher, welche sie dazu nach Gutdünken wählen, zu übertragen. Sie sollen nicht gehalten sein, hierbei andere Personen zu verwenden, als diejenigen, deren sich auch die Eingebornen bedienen, oder denjenigen Personen, welche sie hierbei zu beschäftigen für angemessen halten, einen höheren Lohn oder eine höhere Vergütung zu zahlen, als in gleichem Falle von Eingebornen gezahlt werden.

Art. 10.

Die Unterthanen der Zollvereinsstaaten sollen in Paraguay und die Bürger von Paraguay sollen in den Gebieten der Zollvereinsstaaten dieselbe volle Freiheit genießen, welche jetzt oder in Zukunft den Eingeborenen zusteht, alle Gegenstände des gesetzlich erlaubten Handels einzukaufen und zu verkaufen, von wem oder an wen es ihnen beliebt, und die Preise dafür nach Gutdünken festzusetzen, ohne dabei durch Monopole, Verträge oder ausschließliche Einkaufs- oder Verkaufs-Privilegien beschränkt zu sein. Sie sind jedoch in dieser Hinsicht den gesetzlich eingeführten allgemeinen und ordentlichen Abgaben und Auflagen unterworfen.

Die Unterthanen und Bürger eines jeden der beiden kontrahirenden Theile sollen in den Gebieten des anderen Theiles vollen und vollkommenen Schutz für ihre Personen und ihr Eigenthum genießen und zur Verfolgung und Vertheidigung der ihnen zustehenden Rechte freien und offenen Zutritt zu den Gerichtshöfen haben. Sie sollen in dieser Beziehung dieselben Rechte und Privilegien genießen, wie die eingeborenen Unterthanen und Bürger; auch soll es ihnen freistehen, in allen Rechtsfällen sich derjenigen Advokaten, Sachwalter oder Agenten aller Art zu bedienen, die sie dazu für geeignet erachten.

Art. 11.

In Allem, was die Hafenpolizei, die Beladung und Löschung der Schiffe, die Lagerung und Sicherheit der Waaren, Güter und Effekten, die testamentarische oder anderweite Erbfolge in bewegliches Vermögen, die Verfügung über bewegliches Eigenthum jeder Art und Benennung mittelst Verkaufs, Schenkung, Tausch, Testament oder auf irgend eine andere Art betrifft, sowie in Allem, was auf die Rechtspflege Bezug hat, sollen die Unterthanen und Bürger eines jeden der kontrahirenden Theile in den Gebieten des anderen Theiles die nämlichen Rechte, Privilegien und Freiheiten genießen, wie die eingeborenen Unterthanen und Bürger, und sie sollen in keiner dieser Beziehungen mit anderen oder höheren Auflagen oder Abgaben, als denjenigen betroffen werden, welche jetzt oder künftig von eingeborenen Unterthanen oder Bürgern zu zahlen sind, wobei sie jedoch stets den örtlichen Gesetzen und Einrichtungen des Landes unterworfen bleiben. Im Fall ein Unterthan oder Bürger eines der beiden kontrahirenden Theile in dem Gebiete des anderen ohne letztwillige Verfügung oder Testament stirbt, so soll der General-Konsul, Konsul oder Vice-Konsul der Nation, welcher der Verstorbene angehörte, oder in dessen Abwesenheit der Vertreter des General-Konsuls, des Konsuls, oder Vice-

Konsuls, soweit die Gesetze jedes Landes dies gestatten, im Interesse der gesetzlichen Erben und der Gläubiger, das Eigenthum, welches der Verstorbene hinterlassen hat, bis dahin übernehmen, daß der gedachte General-Konsul, Konsul oder Vice-Konsul oder deren Vertreter einen Testaments-Exekutor oder Kurator ernannt haben wird.

Art. 12.

Die Unterthanen der Zollvereinsstaaten, welche sich in dem Freistaate Paraguay wohnhaft aufhalten und die Bürger des Freistaates Paraguay, welche sich in den Gebieten der Zollvereinsstaaten wohnhaft aufhalten, sollen von allem unfreiwilligen Militairdienst zur See wie zu Lande, und von allen Zwangsanleihen oder militairischen Kontributionen oder Requisitionen befreit bleiben, und sie sollen nicht gezwungen werden, andere oder höhere Lasten, Requisitionen oder Abgaben zu zahlen, als diejenigen, welche von den eingeborenen Unterthanen oder Bürgern zu zahlen sind.

Art. 13.

Jeder der beiden kontrahirenden Theile soll die Befugniß haben, zum Schutze des Handels Konsuln zu bestellen, welche in den Besitzungen und Gebieten des anderen Theils residiren; bevor jedoch ein Konsul seine Funktionen als solcher ausübt, soll er von der Regierung, an welche er abgesendet worden, in der gebräuchlichen Form bestätigt und zugelassen werden, und ein jeder der kontrahirenden Theile kann die Residenz von Konsuln an denjenigen besonderen Plätzen, wo er solches für angemessen erachtet, ausschließen. Die diplomatischen Agenten und Konsuln der Zollvereinsstaaten in dem Freistaate Paraguay sollen alle Vorrechte, Exemtionen und Befreiungen genießen, welche den diplomatischen Agenten und Konsuln irgend einer anderen Nation gegenwärtig zugestanden sind, oder später werden zugestanden werden, und ebenso sollen die diplomatischen Agenten und Konsuln des Freistaates Paraguay in den Gebieten der Zollvereinsstaaten alle Vorrechte, Exemtionen und Befreiungen genießen, welche den diplomatischen Agenten und Konsuln irgend einer anderen Nation gegenwärtig zugestanden sind oder künftig werden zugestanden werden.

Art. 14.

Zu größerer Sicherheit des Handels zwischen den Unterthanen der Zollvereinsstaaten und den Bürgern des Freistaates Paraguay wird vereinbart, daß, wenn zu irgend einer Zeit eine Unterbrechung der freundschaftlichen Beziehungen oder unglücklicherweise ein Bruch zwischen den beiden kontrahirenden Theilen eintreten sollte, die Unterthanen oder Bürger eines jeden derselben, welche sich in den Gebieten des anderen Theiles niedergelassen haben, und daselbst ein Gewerbe oder eine sonstige Beschäftigung treiben, das Vorrecht genießen sollen, daselbst zu verbleiben und ihr Gewerbe oder ihre Beschäftigung, ohne irgend welche Störung und in dem vollen Genuß ihrer Freiheit und ihres Eigenthums, so lange fortzusetzen, als sie sich friedlich verhalten und sich keiner Vergehungen gegen die Gesetze schuldig machen. Ihr Vermögen und ihre Effekten, von welcher Art und Beschaffenheit diese auch sein mögen, und gleichviel, ob solche sich in ihrem eigenen Gewahrsam befinden, oder anderen Personen oder dem Staate anvertraut sind, sollen weder der Beschlagnahme oder Sequestration, noch irgend welchen anderen Auflagen oder Ansprüchen als denjenigen unterliegen, welchen auch die Effekten und das Vermögen eingeborener Unterthanen und Bürger unterworfen sind. Ziehen sie es jedoch vor, das Land zu verlassen, so soll ihnen die erforderliche Zeit vergönnt werden, ihre Rechnungen in Ordnung zu bringen und über ihr Eigenthum zu verfügen, und sie sollen freies Geleit erhalten, um sich in dem von ihnen selbst gewählten Hafen einzuschiffen.

Demgemäß sollen, in dem erwähnten Falle eines Bruches, die öffentlichen Fonds der kontrahirenden Staaten nie konfiszirt, sequestrirt oder zurückgehalten werden.

Art. 15.

Die Unterthanen oder Bürger eines jeden der beiden kontrahirenden Theile, welche in den Besitzungen oder Gebieten des anderen Theils wohnen, sollen in Beziehung auf ihre Häuser, ihre Personen und ihr Eigenthum den Schutz der Regierung in ebenso vollständigem und weitem Umfange genießen, wie die eingeborenen Unterthanen oder Bürger.

In gleicher Weise sollen die Unterthanen oder Bürger eines jeden kontrahirenden Theiles in den Besitzungen und Gebieten des anderen Theiles volle Gewissensfreiheit genießen, und wegen ihres religiösen Glaubens nicht belästigt werden und diejenigen Unterthanen oder Bürger, welche in den Gebieten des anderen Theiles versterben, sollen auf den öffentlichen Begräbnißplätzen oder an hierzu besonders bestimmten Plätzen mit angemessener äußerer Würde beerdigt werden.

Die Unterthanen der Zollvereinsstaaten, welche sich innerhalb der Gebiete des Freistaates Paraguay wohnhaft aufhalten, sollen die Freiheit genießen, privatim und in ihren Wohnungen oder in den Wohnungen und Diensträumen der Konsuln oder Vice-Konsuln ihres Landes ihre Religionsgebräuche und ihren Gottesdienst auszuüben und sich daselbst ungehindert und unbelästigt zu versammeln.

Art. 16.

Der gegenwärtige Vertrag soll bis zum 31. Dezember 1865 in Kraft bestehen, und, wenn weder der eine noch der andere kontrahirende Theil vermittelst amtlicher Erklärung seine Absicht, der Wirkung des Vertrages ein Ziel zu setzen, dem anderen ein Jahr vor Ablauf jener Frist ankündigt, so soll derselbe noch ein Jahr fortbestehen.

Es soll der Paraguayschen Regierung freistehen, die in dem gegenwärtigen Artikel vereinbarte amtliche Erklärung an Seine Majestät den König von Preußen oder an Allerhöchstdessen Repräsentanten bei dem Freistaate zu richten.

Art. 17.

Der gegenwärtige Vertrag soll von den Regierungen der Zollvereinsstaaten innerhalb acht Monaten, von Seiner Excellenz dem Präsidenten des Freistaates Paraguay innerhalb zwölf Tagen nach Unterzeichnung desselben ratifizirt und es sollen die Ratifikationen in dieser Hauptstadt innerhalb achtzehn Monaten von demselben Datum an, oder wo möglich früher ausgewechselt werden.

Zu Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigefügt in der Stadt Asuncion den ersten Tag des Monates August ein Tausend achthundert und sechszig.

(gez.) Friedrich von Gülich.
(L. S.)
(gez.) Francisco Sanchez.
(L. S.)

Bestimmungen zur Verhinderung des Schleichhandels an der Oesterreichischen Seeküste.

Die Nr. 12 des Verordnungsblatts für den Dienstbereich des Oesterreichischen Finanzministeriums enthält eine gemeinschaftliche Verordnung der K. K. Ministerien der Finanzen und für Handel und Volkswirthschaft vom 10. März 1862, wirksam für den ganzen Umfang des Reiches, womit die, in Folge Allerhöchster Ermächtigung vom 20. Dezember 1861, modifizirten Bestimmungen zur Verhinderung des Schleichhandels an der Seeküste kundgemacht werden. Dieselbe lautet:

In Folge Allerhöchster Entschließung vom 20. Dezember 1861 haben anstatt der im Reichsgesetzblatte unter Nr. 204 kundgemachten Verordnung vom 24. September 1853 nachfolgende Bestimmungen zur Verhinderung des Schleichhandels an der Seeküste in Wirsamkeit zu treten.

§. 1.

Jeder Kapitain oder Führer eines Oesterreichischen Schiffes, ohne Unterschied der Kategorie, welches aus einem inländischen Hafen nach einem in- oder ausländischen Hafen abfährt, hat bei Erhebung der Abfahrtsdokumente dem K. K. Hafen- und See-Sanitätsamte in den im §. 3 nicht ausdrücklich ausgenommenen Fällen ein von ihm eigenhändig unterschriebenes Manifest über die geladenen Waaren in der unter §. 3 festgesetzten Anzahl von Exemplaren zu überreichen.

Ein Exemplar des Manifestes ist mit den von den Verladern unterzeichneten Frachtscheinen zu belegen.

In diesem Manifeste hat der Schiffsführer auch die sogenannte Paccotiglia, und, wenn die Fahrt des Schiffes nach einem Oesterreichischen Hafen gerichtet ist, den Schiffsproviant und die Effekten der an Bord befindlichen Reisenden ordnungsmäßig und abgesondert von den Frachtstücken zu verzeichnen.

Die den Militairgrenzern in Militair-Kroatien gehörenden Fischerbarken, welchen in Anbetracht der dort vorhandenen besonderen Lokalverhältnisse ausnahmsweise die Begünstigung zugestanden wird, unter Beobachtnng der Vorschriften des Seepolizeigesetzes auch Waaren zu verführen, unterliegen gleichfalls den Bestimmungen der gegenwärtigen Vorschrift.

§. 2.

Das mit den Frachtscheinen, welche mit einem Faden anzuheften sind, belegte Exemplar des Manifestes wird, mit dem Visum und Siegel des K. K. Hafen- und Seesanitätsamtes versehen, dem Kapitain oder Führer zurückgestellt, um sich damit sowohl erforderlichen Falles während der Fahrt, als auch bei der zuständigen Finanz-, See- oder Konsularbehörde des Ortes seiner Bestimmung auszuweisen, je nachdem dieser Letztere ein im Zollgebiete befindlicher Hafen, ein Oesterreichischer Zollausschluß oder ein ausländischer Hafen mit dem Sitze eines Kaiserl. Konsulates ist.

§. 3.

Den Kapitainen und Führern der Oesterreichischen Schiffe, welche aus einem Oesterreichischen Zollausschlusse nach einem anderen Oester reichischen (zu einem Zollverbande oder einem Zollausschlusse gehörenden) Hafen fahren, liegt ob, das im §. 1 erwähnte Manifest dem Hafen- und Seesanitätsamte in dreifacher Ausfertigung zu überreichen. Ein Exemplar wird beim Amte zurückbehalten, das zweite nach §§. 1 und 2 mit Frachtscheinen belegte und dem Visum und Siegel des Amtes versehene Exemplar dem Kapitain oder Führer des Schiffes zurückgestellt, und das Dritte, nachdem es gleich dem zweiten Exemplare mit dem Visum des Hafen- und Seesanitätsamtes versehen worden, verschlossen und gesiegelt dem Kapitain oder Schiffsführer ausgefolgt und hat dem Amte oder Beamten, welchem obliegt, die Uebereinstimmung der Ladung mit dem Manifeste zu prüfen, zu dem Zwecke zu dienen, durch Vergleichung mit jenem Exemplare des Manifestes, welches dem Kapitain oder Führer des Schiffes unverschlossen ausgefolgt wurde, jede an letzterem Exemplar etwa vorgenommene Aenderung leichter zu entdecken.

Für andere als die oben angedeuteten Fahrten von einem inländischen Hafen zum anderen ist das Manifest in doppelter Ausfertigung zu überreichen. Wenn die auf einem Oesterreichischen Schiffe verladenen Waaren nach verschiedenen inländischen Häfen bestimmt sind, so müssen diese Häfen in dem Manifeste angegeben und bei Ablabung der Waaren die in jedem Hafen abgeladenen Waaren auf der Rückseite des Manifestes ersichtlich gemacht werden, wobei das Manifest neuerdings dem für dessen Ueberreichung vorgeschriebenen Verfahren zu unterziehen ist. In dem letzten Hafen, welchen das Schiff auf einer solchen Fahrt berührt, wird das Manifest von dem Hafen- und Seesanitätsamte, welchem es zu übergehen ist, zurückbehalten.

In folgenden Fällen ist das Schiffsmanifest nicht erforderlich:

a) wenn die Ladung blos aus zollfreien Gegenständen, oder

b) aus solchen Waaren besteht, welche mittelst amtlicher Ausfertigungen unter zollamtlichem Verschlusse von einem Zollamte an das andere angewiesen werden;

c) für Küstenfahrzeuge, deren Fahrt nach Häfen des allgemeinen Oesterreichischen Zollverbandes (wozu Dalmatien, wo eine besondere Vorschrift vom 18. Oktober 1837 besteht, nicht gehört) gerichtet ist, wenn ihre Ladung sich auf solche Gegenstände beschränkt, zu deren Eingangsverzollung die Hülfszollämter, d. i. die im Zolltarife vom Jahre 1853 (Nr. 262, Reichs-Gesetz-Blatt) als Nebenzollämter II. Klasse bezeichneten Aemter, ohne Beschränkung auf eine bestimmte Menge ermächtigt sind.

§. 4.

Die Bestimmungen gegenwärtiger Vorschrift haben auch ihre volle Anwendung auf jene Schiffe eines fremden Staates, welche gleich den Oesterreichischen Schiffen das Recht genießen, die Küstenschifffahrt längs der Oesterreichischen Küste auszuüben.

§. 5.

Kein Kapitain oder Führer eines Oesterreichischen Schiffes darf Waaren verladen, welche in dem Manifeste nicht aufgenommen sind. — Kömmt er, nachdem er die Abfahrtsdokumente erhalten hat, in den Fall, andere Waaren zu verladen, so ist er verpflichtet, bevor er sie an Bord schafft, die Nachtragserklärung auf dem von dem Hafenamte zurückerhaltenen Exemplare des Manifestes anzubringen, dieses dem Hafenamte mit den Frachtscheinen über die neue Ladung wieder vorzulegen und bei diesem Anlasse das bei dem Amte in Verwahrung gebliebene Exemplar gleichmäßig zu vervollständigen.

Das Hafenamt hat die Zusätze auf die unter §. 2 vorgeschriebene Art zu beglaubigen.

Auch das gesiegelte dritte im §. 3 vorgeschriebene Exemplar des Manifestes muß auf die erwähnte Weise vervollständigt und beglaubigt und dem Kapitain oder Führer von Seite des Amtes wieder zugestellt werden, nachdem es neuerdings geschlossen und gesiegelt worden ist. Das in diesem Paragraphen enthaltene Verbot, Waaren in dem Ladungsmanifeste zu verheimlichen, hat auch Anwendung auf die Kapitaine und Führer ausländischer Schiffe.

§. 6.

Wenn das Schiff nach einem im allgemeinen Oesterreichischen oder im Dalmatinischen Zollgebiete befindlichen Oesterreichischen Hafen gerichtet ist, so müssen in dem Manifeste die Zahl und die Zeichen der auf dem Fahrzeuge befindlichen Päcke, Kisten, Ballen oder anderen Behältnisse, dann die Menge und Gattung der geladenen Waaren aufgeführt erscheinen. Die Menge und Gattung der Waaren braucht nicht nach dem Maßstabe und den Benennungen des Zolltarifs bezeichnet zu werden.

Es ist gestattet, die Menge nach den Maßen anzugeben, nach denen der Gegenstand im Handelsverkehre gewöhnlich verkauft zu werden pflegt. Sowohl die Angabe der Menge, als auch jene der Gattung muß aber richtig sein und gleich der angegebenen Zahl und der Zeichen der Behältnisse mit dem wirklichen Zustande der Ladung übereinstimmen. Ueberhaupt sind in diesem Falle die hinsichtlich der Manifeste bestehenden Zollvorschriften zu beobachten, folglich bezüglich der Gebietstheile, in welchen die Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung vom 11. Juli 1835 in Wirksamkeit steht, wie auch in Betreff der zum allgemeinen Zollgebiete gehörigen Croatischen Häfen die §§. 35 u. f. f. dieses Gesetzes und hinsichtlich des Dalmatinischen Zollgebiets die Kundmachung des K. K. Guberniums von Dalmatien vom 18. Oktober 1837, Z. 19. 739—6158.

Ist das Schiff nach einem Oesterreichischen Zollausschlusse oder nach einem ausländischen Hafen gerichtet, so ist das Manifest nach der Vorschrift des Ediktes vom 10. März 1779 und der Kundmachung des K. K. Guberniums in Triest vom 12. Juli 1802 zu verfassen und zu belegen.

§. 7.

Die Gefälls- oder Seebehörde des Oesterreichischen Hafens, in welchem das Schiff von einem anderen Oesterreichischen Hafen kommend einlauft, hat die Annahme der Manifeste, welche mit der unter §. 2 vorgeschriebenen Beglaubigung des Hafen- und Seesanitäts-Amtes nicht versehen sind, zu verweigern. Das gesiegelte dritte Exemplar des Manifestes, mit welchem der Kapitain oder Führer in dem im §. 3 angegebenen Falle versehen sein muß, soll in allen seinen Theilen mit dem zweiten, dem erwähnten Seefahrer unverschlossen ausgefolgten Exemplare des Manifestes genau übereinstimmen. — Wird eine Verschiedenheit wahrgenommen, so ist dieses letztere Exemplar als vorschriftswidrig abgeändert anzusehen, und der Kapitain oder Führer wegen Uebertretung gegenwärtiger Anordnung nach den Bestimmungen des §. 9 zu bestrafen.

§. 8.

Wenn sich dem Hafen- und Seesanitäts-Amte des Verladungsortes der Verdacht aufdrängt, daß die Ladung nicht mit dem vorgelegten Manifeste übereinstimme, so ist es berechtigt, die Ladung des Schiffes zu untersuchen und dasselbe auch, wenn es erforderlich ist, ausladen zu lassen.

§. 9.

Wenn der Kapitain oder Führer eines Schiffes seine Ladung nicht genau angegeben hat, und demnach Waaren gefunden werden, welche in dem Manifeste nicht enthalten sind, oder wenn derselbe das in den §§. 1 und 3 vorgeschriebene Manifest nicht aufzuweisen vermag, so hat er eine Seepolizeistrafe von 2 bis 10 Gulden für jeden Wiener Centner der nicht erklärten Waaren zu Gunsten des Marine-Wohlthätigkeitsfonds zu entrichten. Wird das versiegelte Manifest unterschlagen oder das Siegel darauf beschädigt vorgefunden, oder stimmen die Exemplare des Manifestes nicht untereinander überein, so wird der Schiffsführer mit einer Seepolizeistrafe von 2 Gulden bis 100 Gulden belegt.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Schiffsführers haftet das Schiff für den Strafbetrag.

Uebrigens sind die vorgefundenen, in dem Manifeste nicht enthaltenen oder von einem solchen Dokumente nicht bedeckten Waaren eines Schiffes, welches nach einem Hafen des allgemeinen oder des Dalmatinischen Zollgebiets gerichtet ist, der Finanzbehörde zur weiteren Amtshandlung zu übergeben.

Diese Waaren sind als der Gegenstand des Versuches einer als Schleichhandel zu bestrafenden Gefällsübertretung zu behandeln, welche, je nachdem das Schiff entweder

a) aus einem Hafen des allgemeinen Oesterreichischen oder des besonderen Dalmatinischen Zollgebietes, oder
b) aus einem Oesterreichischen Zollausschluß auszulaufen im Begriffe stand, oder auslief,

im Falle a) nach dem in dem Orte, von welchem das Schiff auslief, geltenden Gefällsstrafgesetze;

im Falle b) aber nach den in dem Orte, für welchen die Ladung oder der größere Theil derselben bestimmt war, in Wirksamkeit stehenden Vorschriften zu strafen ist.

Wenn jedoch das Schiff nach einem Oesterreichischen Zollausschlusse oder nach einem auswärtigen Hafen gerichtet ist, so werden die vorgefundenen und in dem Manifeste nicht enthaltenen oder von keinem Manifeste bedeckten Waaren wegen dieses Mangels allein nicht als Gegenstand einer Gefällsübertretung in Strafanspruch genommen, sondern sie sind nachträglich in das bereits verfaßte oder zu verfassende Manifest aufzunehmen.

Jedoch sind in dem Falle, wenn ein für was immer für einen Hafen bestimmtes Schiff sich der Zoll-Linie bis auf eine Oesterreichische Meile nähert, die in dem vorgeschriebenen Manifeste nicht angegebenen oder von keinem Manifeste bedeckten zollpflichtigen Waaren als Gegenstand des Versuchs einer als Schleichhandel zu strafenden Gefällsübertretung nach jenen Gesetzen zu behandeln, welche in dem Zollgebieie, dem sich das Schiff bis auf die erwähnte Entfernnng genähert hatte, in Wirksamkeit stehen.

Die Strafbestimmungen dieses Paragraphen finden ihre volle Anwendung auf die Kapitaine und Führer ausländischer Schiffe bei Uebertretung der bezüglich ihrer im §. 5 ausgesprochenen Verpflichtung.

Wenn Jemand, nachdem er bereits wegen Uebertretung gegenwärtiger Bestimmungen bestraft oder rechtskräftig verurtheilt worden

ist, sich neuerlich einer solchen Ueberschreitung schuldig macht, so ist die zweite Uebertretung, bei sonst gleichen Umständen innerhalb des festgesetzten höchsten Strafausmaßes, strenger als die erste, und sofort jede weitere Uebertretung schärfer als die vorausgegangene zu bestrafen.

Bei der dritten Uebertretung, deren sich der Kapitain oder Führer eines Oesterreichischen Schiffes schuldig macht, kann demselben das Recht zur Führung Oesterreichischer Schiffe nach Maaß der erschwerenden Umstände für bestimmte Zeit oder für immer entzogen werden.

§. 10.

Zur Untersuchung und Bestrafung der Uebertretungen, auf welche die im vorhergehenden §. 9 enthaltenen Strafen Anwendung finden, sind, so weit dies die seepolizeilichen Bestimmungen betrifft, die K. K. Hafen- und Seesanitäts-Aemter berufen.

Der Rekurs gegen die Entscheidungen dieser Aemter ist bei der Central-Seebehörde binnen 8 Tagen nach der erfolgten Intimation des Urtheils entweder unmittelbar oder durch Vermittlung der Inspektoren dieser Reichsbehörde in den bezüglichen Küstengebieten einzubringen.

§. 11.

Die Deputationen und Agentien haben sich bei den Uebertretungsfällen gegen die gesetzlichen Vorschriften nach dem ihnen bei der Organisirung des Hafen- und Seesanitäts-Dienstes (genehmigt mit Allerhöchster Entschließung vom 15. Mai 1851, Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 165) zugewiesenen Wirkungskreise bezüglich anderer Uebertretungen zu benehmen.

Ueber jene Uebertretungen der vorgedachten Vorschriften, welche von den Militairgränzern innerhalb der Grenzen Militair-Croatiens begangen werden, entscheidet in erster Instanz das Hafen- und Seesanitäts-Amt, welches jedoch das Erkenntniß, behufs der Vollziehung oder Umänderung der Strafe, an die Lokal-Militairbehörde zu leiten hat.

In zweiter Instanz steht die Urtheilschöpfung dem K. K. Landes-General-Kommando in Agram zu.

Ueber die Uebertretungen, welche von den Militairgrenzern außerhalb Militair-Kroatiens begangen werden, entscheiden in erster Instanz die Hafen- und Seesanitäts-Aemter, und haben die Erkenntnisse behufs der Vollziehung oder Umänderung der Strafe an die Militairbehörde, der der Uebertreter untersteht, zu leiten.

In Rekursfällen haben sie die Information, einvernehmlich mit der betreffenden Militairbehörde, der Central-Seebehörde vorzulegen, welche in zweiter Instanz entscheidet, und das Erkenntniß dann dem Landes-General-Kommando in Agram zur Vollziehung übermittelt.

§. 12.

Innerhalb der Entfernung einer Oesterreichischen Meile ($4\frac{10}{100}$ Italienische geographische Meilen oder 7,590 Meter) vom Lande ist zur See jede Waarenüberladung von Bord zu Bord, den Fall der überwiegenden Gewalt eines in der gesetzlichen Art nachzuweisenden zufälligen Ereignisses ausgenommen, verboten.

Durch jede Uebertretung dieses Verbotes wird den seepolizeilichen und den Gefällsvorschriften zuwider gehandelt.

Als Uebertretung der Seepolizei-Vorschriften wird sie an dem Kapitain oder Führer nach dem §. 9 dieser Vorschrift mit einer Geldstrafe von 2 Gulden bis 100 Gulden bestraft, ohne Unterschied, ob die überladenen Waaren in einem Manifeste aufgeführt sind oder nicht.

In Bezug auf die Gefällsvorschriften wird die erwähnte Uebertretung als Versuch des Schleichhandels angesehen und nach jenen Gefälls-Strafgesetzen bestraft, welche in dem Zollverwaltungs-Gebiete, das dem Orte der geschehenen Ueberladung am nächsten liegt, in Wirksamkeit stehen.

Dieser Bestrafung wegen versuchten Schleichhandels, sowie der Strafe wegen Uebertretung der Seepolizei-Vorschrtften unterliegen die Kapitaine oder Führer sowohl des Schiffes, aus welchem, als wie auch desjenigen, in welches die Ueberladung erfolgt ist.

§. 13.

In Betreff der Dokumente, mit denen die aus ausländischen in inländischen Häfen anlangenden, oder der Oesterreichischen Seeküste innerhalb einer Oesterreichischen Meile ($4\frac{10}{100}$ S.emeilen) sich annähernden Schiffe versehen sein müssen, bleiben die bestehenden Anordnungen aufrecht; im Falle des Abganges, der Unrichtigkeit, der Unterschlagung oder der Nichtübereinstimmung der Schiffsmanifeste treten aber die Bestimmungen der §§. 9 und 10 in Wirksamkeit.

§. 14.

Anderen als den im §. 1 erwähnten Fischerbarken ist der Waarentransport unbedingt verboten.

Die Uebertretungen dieses Verbots werden an dem Barkenführer mit dem im §. 9 der gegenwärtigen Vorschrift festgesetzten Seepolizeistrafen, dann mit jenen, welche im §. 18 des bestehenden Seefischerei-Reglements vom 7. August 1835 bestimmt sind, geahndet.

Ueberdies haben gegen die Uebertretungen dieses Verbots die Bestimmungen über die Bestrafung des Schleichhandels Anwendung zu finden, welche für das Kronland gelten, an dessen Küste die Uebertretung verübt wurde.

Plener m. p. Graf Wickenburg m. p.

Ermäßigung der Lippeschifffahrts-Abgaben in Preußen.

(Staats-Anz. Nr. 79.)

Auf Ihren Bericht vom 18. d. Mts. genehmige Ich, daß vom 1. April 1862 ab die Lippeschifffahrts-Abgaben von allen Gegenständen, mit Ausschluß des Salzes und der Steinkohlen, für die Stromstrecke von Dorsten bis Wesel nach dem Satze von Einem Pfennig für den Centner, für jede der übrigen vier in dem Tarife vom 21. September 1848 (Gesetz-Sammlung S. 269) benannten Stromstrecken nach dem Satze von je einem halben Pfennig für den Centner, sowohl bei der Thal- als bei der Bergfahrt erhoben werden. Zugleich werden Sie ermächtigt, die Abgabe von Steinkohlen nach Bedürfniß zu ermäßigen.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Berlin, den 24. Februar 1862.

Wilhelm.

von der Heydt. von Patow.

An
den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanz-Minister.

Statistik.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Hernösand für 1861.

Am 10. Mai fing die Schifffahrt an und wurde am 20. November geschlossen.

Betreffend die Ausfuhr des hiesigen Zolldistrikts, so nimmt der Artikel Dielen und dünne Bretter die erste Stelle ein, indem davon 192,994 Stück, gegen 184,122 Stück im Jahre 1860 ausgeführt wurden. Die Preise für 3zöllige, 9zöllige, 14füßige föhrene Dielen von den Bauern stellten sich im Frühjahr zu 17 à 18 Riksdaler und hielten ungefähr denselben Preis bis zum Ende der Schifffahrt; dagegen waren, in Folge guter Nachfrage vom Auslande, besonders von England und Frankreich, die besseren Sorten von den Dampfsägemühlen am hiesigen Angermanflusse in besserem Begehr und wurden während Januar und Februar bedeutende Quantitäten auf Lieferung zu Preisen von 20 à 21 Riksd. Riksm. für prima, und 18 à 19 Riksd. Riksm. für sekunda Qualität, alles pro Zwölfter in 3zölliger, 9zölliger, 14füßiger Berechnung, frei an Bord geliefert, kontrahirt.

Die Hauptverschiffung fand nach England und Frankreich statt.

Von Dielen und dünnen Brettern unter 8 Fuß Länge wurden 17,348 Stück, gegen 28,183 Stück im Jahre 1860 verschifft. Nächst Dielen bildeten

Balken den Haupt-Ausfuhrartikel. Dieser Artikel ist erst in den letzteren Jahren von größerer Bedeutung geworden. Es wurden 21,231 Stück, gegen 23,922 Stück im Jahre 1860 ausgeführt. Ein viel bedeutenderes Quantum wurde während des Winters durch die hiesigen Kaufleute von den Bauern kontrahirt, doch kam verhältnißmäßig nur ein Geringes zur Verschiffung, da der Wassermangel in dem Angerman und seinen Nebenflüssen die Herunterflößung verhinderte.

Die Preise waren von 40—44 Oere pro Kubikfuß frei am Bord in Nyland.

Von Mauerlatten fand in diesem Jahre keine Verschiffung statt. In 1860 wurden davon 1816 Stück ausgeführt.

In Folge ungünstiger Berichte vom Auslande wurden von

Eisen nur 14,667 Ctr., gegen 26,864 Ctr. im Jahre 1860 von hier verschifft. Die Absendungen sind von den Eignern, meistens für eigene Rechnung, bewerkstelligt worden, weshalb keine bestimmten Preise dafür angegeben werden können.

Außerdem bestand die Ausfuhr aus

Spieren 1941 Stück, gegen 2953 Stück im Jahre 1860.

Rumenhölzer 949 Paar, gegen 1573 Paar im Jahre 1860.

Brennholz 421 Faden, gegen 359 Faden im Jahre 1860, und von der hier kürzlich errichteten Schwefelholzfabrik 60,000 Bündel Schwefelhölzer.

Der obige Export wurde mit 344 Schiffen von zusammen 41,430 Schwedischen Lasten bewerkstelligt, wovon 321 Schiffe direkt nach dem Auslande abgingen, nämlich: nach Frankreich 134, nach Dänemark 28, nach England 74, nach Holland und Belgien 21, nach Lübeck 11, nach Portugal 11, nach Spanien 10, nach Italien 8, nach Brasilien 7, nach Afrika 7, nach Gibraltar 3, nach Mecklenburg 3, nach dem Cap Horn 2, nach Australien 1, nach Südamerika 1.

Die Nationalität anlangend, so bestand obige Flotte aus 9 Preußischen, 87 Schwedischen, 164 Norwegischen, 18 Finnländischen, 3 Russischen, 9 Mecklenburgischen, 4 Englischen, 2 Hamburgischen, 5 Französischen, 4 Dänischen, 10 Holländischen und 6 Nordamerikanischen Schiffen.

Einfuhr. Im Ganzen sind 37 Schiffe von zusammen 1829 Schwedischen Lasten mit zollpflichtigen Waaren während des verflossenen Jahres hier einklarirt worden; hiervon waren die hauptsächlichsten Importartikel:

16,812 Pfd. Spirituosen,
25,361 „ Wein,
47,524 Kubf. Salz,
3,417 Pfd. Kaffee,
7,628 „ Hutzucker,
1,056 „ Syrup,
17,063 „ Tauwerk.

Von zollfreien Waaren erhielten wir:

4,441 Kbf. Roggen,
2,423 „ Gerste,
588 „ Erbsen,
22 „ Hafer,
1,949 „ Kartoffeln,
10,213 Ctr. Roggenmehl,
681 „ Fleisch,
512 „ Butter,
384 „ Hanf,
74,326 Kbf. Steinkohlen.

Die beiden Artikel Salz und Zucker zeigen gegen das Jahr 1860 eine bedeutende Abnahme, indem dann davon 173,188 Kbf. Salz und 184,044 Pfd. Zucker eingeführt wurden.

Auf der hiesigen Schiffswerfte wird in diesem Winter ein Schiff von 300 à 350 Schwedischen Lasten gebaut.

In dem seit 13 Jahren gegründeten Assekuranz-Verein sind 114 Schiffe versichert zum Werth von 4,264,000 Riksd. Riksm.

Ernte-Ausfall. Obgleich die Witterung während der Erntezeit ziemlich regnigt war, gelang es doch dem Landmanne, das Getreide in gutem Zustande einzubringen. Von Roggen, wovon die Aussaat im Vergleich zur Gerste weniger bedeutend war, kann man die Ernte kaum als eine mittelmäßige ansehen; dasselbe gilt von Hafer und Erbsen. — Gerste, das Hauptprodukt der Gegend, kam auf mehreren Stellen nicht zur vollkommenen Reife und gab deshalb nur einen mittelmäßigen Ertrag. Die Kartoffeln wurden auf vielen Stellen früh von Krankheit angegriffen und wo dieselben dem Aeußern nach gesund eingebracht wurden, hat es sich dennoch nachher beinahe überall erwiesen, daß dieselben leicht in Fäulniß geriethen. In den höher gelegenen Gegenden hiesigen Ortes hat die Krankheit sich nicht gezeigt.

Hernösand, den 2. März 1862.

Handel und Schifffahrt Schwedens im Jahre 1860.

In dem uns vorliegenden Bidrag bill Sveriges officiela Statistik hat das Königlich Schwedische Kommerz-Kollegium eine sehr umfassende statistische Ueberſicht des ausländischen Handels und der Schifffahrt im Jahre 1860 geliefert, aus der wir im Anschluß an unsere früheren Mittheilungen[1]) nachstehend die Hauptresultate wiedergeben.

Handelsbewegung im Allgemeinen.

Die Einfuhr betrug in runden Summen:

	1859. Rthlr.	1860. Rthlr.
in Schwedischen Schiffen	41,738,000	43,475,000
in Norwegischen Schiffen aus anderen Ländern als Norwegen	1,389,000	1,831,000
in Schiffen der Länder, aus welchen die Einfuhr erfolgte	20,825,000	24,617,000
in anderen fremden Schiffen	10,199,000	12,366,000
auf Landwegen	90,000	180,000
überhaupt	74,241,000	82,469,000

[1]) Hand. Arch. 1860 I. S. 192 ff. und Jahrgang 1861 Bd. I. S. 312 ff.

	1859. Rthlr.	1860. Rthlr.
Die Ausfuhr betrug dagegen:		
in Schwedischen Schiffen	43,357,000	43,851,000
in Norwegischen Schiffen nach anderen Ländern als Norwegen	12,010,000	18,094,000
in Schiffen der Länder, nach welchen die Ausfuhr erfolgte	12,069,000	15,151,000
in anderen fremden Schiffen	10,974,000	9,133,000
auf Landwegen	257,000	267,000
überhaupt	78,667,000	86,496,000
Außerdem wurden an gemünztem und ungemünztem Gold und Silber		
eingeführt	294,000	3,030,000
ausgeführt	4,177,000	42,000

Aus der vorstehenden Vergleichung ergiebt sich, daß die gesammte Ausfuhr im Jahre 1860 den berechneten Gesammtwerth der Einfuhr um 4,027,000 Rthlr. übersteigt. In dieser Einfuhr ist das gemünzte Silber begriffen, welches mit dem Betrage von 2,988,000 Rthlr. den Werth der während des Jahres ausgeführten Menge desselben übersteigt. Nach Abzug des gemünzten und ungemünzten Silbers hat die eigentliche Waaren-Ausfuhr im Jahre 1860 den Werth der während des Jahres eingeführten Waaren mit 7,015,000 Rthlr. überstiegen. Die fragliche, auf 86,454,000 Rthlr. berechnete Waaren-Ausfuhr übersteigt mit nahezu 12,000,000 Rthlr. die gleichmäßige Ausfuhr des Jahres 1859, und ist mit alleiniger Ausnahme derjenigen, welche im Jahre 1855 stattfand und welche auf beinahe 96,000,000 Rthlr. geschätzt wurde, die größte, welche in irgend einem Jahre vorgekommen ist. Die Waaren-Einfuhr vom Jahre 1860, welche sich auf 79,439,000 Rthlr. berechnet, ist beinahe $5\frac{1}{2}$ Millionen Rthlr. größer als der Werth der im vorhergehenden Jahre ausgeführten Waaren, erreichte aber einen geringeren Betrag als im Jahre 1856, den bedeutendsten, welcher bis jetzt stattgefunden hat und bleibt selbst gegen den Werth der gleichmäßigen Einfuhr von 1857 zurück. Der Gesammtwerth der Ein- und Ausfuhr Schwedens im Jahre 1860 beträgt 165,965,000 Rthlr., und es haben nach dieser Berechnung von allen früheren Jahren nur 1855, wo der Gesammtwerth der Ein- und Ausfuhr auf 180,688,000 Rthlr. stieg und in 1856, für welches dieser Werth sich auf 196,277,000 Rthlr. berechnete, eine höhere Ziffer des auswärtigen Handels aufzuweisen, als das letztverflossene.

In welchem steigenden Maße Schwedens ausländische Handelsbewegung während der drei nächstverflossenen Dezennien und besonders während des letzten sich entwickelt hat, geht daraus hervor, daß, wenn das gemünzte und ungemünzte Gold und Silber nicht zur Berechnung gezogen wird, der Werth der Gesammt-Einfuhr von 1831 bis 1840 um 43 pCt., von 1840 bis 1850 um 40 pCt. und von 1850 bis 1860 um 121 pCt. gestiegen ist und daß, was die Waaren-Ausfuhr betrifft, eine Zunahme des Werthes stattgefunden hat, welche von 1831 bis 1840 50 pCt., von 1840 bis 1850 18 pCt. und von 1850 bis 1860 140 pCt. beträgt. Im Vergleich mit dem vor 25 Jahren stattgefundenen Verkehr hat sich im Jahre 1860 die Werth-Einfuhr um 256 pCt. und der Werth der Ausfuhr um 211 pCt. vermehrt.

Wichtigere Einfuhr-Artikel.

Vergleicht man die im Jahre 1860 eingeführten Waaren mit der Einfuhr der nächst vorhergegangenen 9 Jahre, so ergiebt sich in Beziehung auf die wichtigeren Artikel folgendes Verhältniß:

Die Einfuhr von Baumwolle betrug im Jahre 1851 beinahe 8 Millionen Pfd. und war im Jahre 1859 auf 15,169,452 Pfd. gestiegen, welches die bis dahin in irgend einem Jahre zum Verbrauch im Lande eingegangene größte Quantität war. Im Jahre 1860 hat sich die Einfuhr derselben bis zu der bedeutenden Menge von 19,226,177 Pfd. gesteigert. — Dagegen hat die Einfuhr von weißem baumwollenen Garn, welche im Jahre 1851 962,993 Pfd. ausmachte und im Jahre 1855 auf 4,805,662 Pfd. gestiegen war, nach dem letztgenannten Jahre abgenommen, und erreichte im Jahre 1859 nur die Quantität von 950,681 Pfd. und im Jahre 1860 die von 857,517 Pfd. Vergleicht man hiermit die Einfuhr von Baumwollgeweben, so ergiebt sich, daß dieselbe im Jahre im Jahre 1851 197,304 Pfd. betrug, und im Jahre 1855 auf 962,287 und 1856 auf 1,241,734 Pfd. gestiegen war. Seitdem ist die Einfuhr in keinem Jahre so bedeutend gewesen, wie in einem der beiden letztgenannten. Sie stieg im Jahre 1859 auf 834,354 Pfd. und im Jahre 1860 auf 852,578 Pfd., mit welchem letzten Jahre nach dem Zolltarif von 1857 eine Ermäßigung des Einfuhrzolles von gewissen Gattungen baumwollener Waaren stattfand.

Die Einfuhr von Steinkohlen im Jahre 1860 betrug 11,791,612 Kubikfuß, oder so ziemlich dieselbe Menge, welche im Jahre 1859 eingeführt wurde, sie ist aber um mehr als $7\frac{1}{2}$ Millionen Kubikfuß größer, als sie im Jahre 1851 war.

Die Einfuhr von unbereiteten trockenen Häuten erreichte im Jahre 1851 die Menge von 19,455 Ctr. Sie ist seitdem nur in einem Jahre und zwar 1853 geringer gewesen, wo dieselbe blos 13,167 Ctr. betrug. Im Jahre 1859 wurden 30,628 Ctr. und 1860 44,415 Ctr. eingeführt. Die eingeführte Quantität naßgesalzener Häute, welche im Jahre 1851 11,161 Ctr. ausmachte und im Jahre 1854 auf 20,138 Ctr. stieg, hatte sich während der nächstfolgenden fünf Jahre mehr oder weniger vermindert, war erst im Jahre 1860 wieder gestiegen und hatte in diesem die Menge von 20,937 Ctr. erreicht. Die Einfuhr von Sohlleder und weißgahrem und sämischgahrem Leder betrug im Jahre 1851 9,025 Pfd., und war im Jahre 1856 auf 37,972 Pfd. gestiegen. In den darauf zunächst folgenden beiden Jahren verminderte dieselbe sich bedeutend, stieg aber im Jahre 1859 wieder auf 34,196 Pfd. und betrug im Jahre 1860 die ganz ungewöhnlich hohe Menge von 225,638 Pfd.

Von Kaffee wurden im Jahre 1851 zum Eingange 8,945,522 Pfd. verzollt, und die jährliche Einfuhr von diesem Artikel ist bis und mit dem Jahre 1856 in stetem Steigen gewesen. In diesem Jahre erreichte die zum Eingange verzollte Menge 14,407,278 Pfd. Die Einfuhr verminderte sich zwar in den nächstfolgenden beiden Jahren, stieg aber im Jahre 1859 wieder auf 15,455,062 Pfd. und im Jahre 1860 auf 15,155,804 Pfd.

Die Einfuhr von Thee betrug im Jahre 1851 109,189 Pfd. und ging im folgenden Jahre auf 57,111 Pfd. zurück. Die Einfuhr war demnächst im Jahre 1855, wo 211,273 Pfd. verzollt wurden, am größten und hat seitdem bedeutend abgenommen, da sie im Jahre 1859 51,426 Pfd. und 1860 95,887 Pfd. betrug.

Die verzollten Quantitäten Rohzucker stiegen im Jahre 1851 bis nahe an 24,700,000 Pfd. und in jedem der Jahre 1855 und 1857 etwas über 35,000,000 Pfd. Im Jahre 1859 wurden 32,697,507 Pfd. verzollt und im Jahre 1860 sind 35,707,246 Pfd. zur Verzollung angemeldet worden. Die Einfuhr von raffinirtem Zucker betrug im Jahre 1851 nur 57,236 Pfd. und war um 371,000 Pfd. geringer als im vorhergehenden Jahre. Im Jahre 1859 ist sie jedoch auf 3,010,696 Pfd. gestiegen und hat im Jahre 1860 die Höhe von 3,671,000 Pfd. erreicht.

Die Einfuhr von Tabaksblättern betrug im Jahre 1851 2,641,797 Pfd. Sie ist seitdem während zweier Jahre etwas geringer gewesen, jedoch im Jahre 1856 auf 4,109,675 Pfd. gestiegen. Dies ist auch die größte Menge, die in irgend einem Jahre verzollt worden. Im Jahre 1860 hat sich jedoch die Einfuhr dieser Menge wieder genähert und 4,040,647 oder 687,596 Pfd. mehr betragen als im vorhergegangenen Jahre. Was dagegen die Einfuhr von Tabaksstengeln während des letzten Dezenniums betrifft, so zeigt sich keine bemerkenswerthe Verschiedenheit in Bezug auf die in den einzelnen Jahren eingeführten Quantitäten.

Die zur Einfuhr verzollte Menge betrug im Jahre 1851 1,448,187 Pfd. und im Jahre 1860 1,630,318 Pfd. Die Einfuhr von Cigarren, welche im Jahre 1851 21,095 Pfd. betrug, ist im Jahre 1860 auf 42,041 Pfd. oder beinahe auf das Doppelte gestiegen. Im Jahre 1853 war dieselbe jedoch etwas höher, nämlich 43,105 Pfd.

Die Salz-Einfuhr hat im Jahre 1860 2,141,925 Kubikfuß, oder 135,723 Kubikfuß mehr betragen als 1859. Nach einer Durchschnittsberechnung hat diese Einfuhr während der letztverflossenen 10 Jahre in runden Zahlen jährlich 1,878,000 Kubikfuß betragen.

Die Einfuhr von Butter ist in der Zollübersicht für das Jahr 1851 mit 459 Ctr. und mit einer geringeren Quantität in jedem der Jahre 1852 und 1853 aufgenommen. Nach dem letztgenannten Jahre vermehrte sich die Einfuhr jährlich bis und mit 1857, wo sie 20,891 Ctr. betrug, und verminderte sich im Jahre 1858 um ungefähr 6,400 Ctr. Im Jahre 1859 wurden 18,257 Ctr. und 1860 20,126 Ctr. eingeführt.

Von Käse wurden im Jahre 1851 4,061 Ctr. eingeführt. Demnächst war die Einfuhr im Jahre 1857, wo sie 18,054 Ctr. betrug, am größten. Im Jahre 1859 erreichte die Einfuhr 12,686 Ctr. und im Jahre 1860 11,633 Ctr.

Die Einfuhr von Essig ist von 7,957 Kannen, welche sie im Jahre 1851 ausmachte, auf 79,020 Kannen im Jahre 1859 und 90,454 Kannen im Jahre 1860 gestiegen.

Die Einfuhr von Wolle beträgt im Jahre 1860 2,548,205 Pfd. oder 536,606 Pfd. mehr als 1859 und übersteigt nur mit 385,468 Pfd. die im Jahre 1851 eingeführte Menge. Im Uebrigen ist die Einfuhr in diesen Artikeln während des fraglichen Zeitraums im Jahre 1855 am größten gewesen, wo sie 4,109,494 Pfd. betrug und am geringsten im Jahre 1858, wo sie 1,082,242 Pfd. ausmachte.

Wenn in Beziehung auf die Einfuhr der Wollengewebe der gewöhnlichsten Gattungen die Vergleichung auf den Zeitraum beschränkt wird, in welchem die Einfuhr dieser sämmtlichen Gewebe nach gleichem Grundsatze berechnet wurde, oder auf die Jahre 1855—1860, so ergiebt sich, daß die Einfuhr von diesen Gattungen im Jahre 1856, wo sie 1,236,691 Pfd. betrug, am größten war, außerdem aber 1859 die Höhe von 917,254 Pfd. und 1860 die von 870,831 Pfd. erreichte.

Die zur Verzollung angemeldete Einfuhr von Kleidern hat während der letzten Jahre bedeutend zugenommen. Diese Einfuhr, welche für das Jahr 1851 zu einem Werthe von 8,149 Rthlr. angegeben ist und im Jahre 1857 auf 344,422 Rthlr. stieg, berechnet sich für 1859 auf 410,126 Rthlr. und für 1860 auf 471,348 Rthlr.

Wichtigere Ausfuhr-Artikel.

Die wichtigsten Veränderungen in Beziehung auf die Ausfuhr während der letztverflossenen 10 Jahre sind folgende:

Die Ausfuhr von Stabeisen, welche im Jahre 1851 1,857,731 Ctr. betrug, hatte sich im Jahre 1857 auf 2,067,530 Ctr. erhöht und im Jahre 1859 ziemlich dieselbe Höhe erreicht. Im Jahre 1860 ist die Ausfuhr von Stangeneisen auf 2,296,181 Ctr. gestiegen und es ist dies die größte je vorgekommene Menge. Von der im letztgenannten Jahre ausgeführten Quantität sind direkt nach England ungefähr $53\frac{1}{4}$ pCt. und nach den Vereinigten Staaten von Amerika ungefähr $14\frac{1}{3}$ pCt. verschifft worden. Der Mittelpreis von gewöhnlichem Stabeisen wurde im Jahre 1851 in London mit 11 bis $11\frac{1}{2}$ Lstr. per Tonne notirt und war im Jahre 1857 sogar bis 15—$16\frac{1}{2}$ Lstr. per Tonne gestiegen. Nächstdem ist dieser Preis wieder zurückgegangen und wurde für 1860 zu $10\frac{1}{2}$—11 Lstr. angegeben. In New-York wurde Schwedisches Eisen im Jahre 1851 mit dem Preise von 80—$87\frac{1}{2}$ Dollars pr. Tonne bezahlt. Auf demselben Platze zahlte man im Jahre 1860 für sortirtes Schwedisches Stabeisen $82\frac{1}{2}$ Dollars.

Von Stahl wurden im Jahre 1851 84,819 Ctr. ausgeführt. Die Ausfuhr hatte sich zwar im Jahre 1855 auf 60,435 Ctr. vermindert, sie ist jedoch seitdem jährlich gestiegen und hat sich von 135,570 Ctr. im Jahre 1859 auf 170,321 Ctr. im Jahre 1860 gesteigert. Dies ist der umfänglichste Export in diesem Artikel, der bisher in irgend einem Jahre stattgefunden hat. In London wurde der Mittelpreis 1851 mit $13\frac{3}{4}$ bis 14 Lstr. und 1860 mit 16 bis 17 Lstr. pr. Tonne notirt.

Nachdem durch die Bekanntmachung vom 19. Dezember 1855 das in dem damals gültigen Zolltarif enthaltene Verbot der Ausfuhr von Roheisen von und mit dem Jahre 1856 aufgehoben worden, wurden in dem genannten Jahre 178,672 Ctr. ausgeführt. Die Ausfuhr sank zwar im folgenden Jahre auf 80,960 Ctr., ist jedoch seitdem, und zwar im Jahre 1859, auf 237,367 Ctr. und im Jahre 1860 auf 299,200 Ctr. gestiegen.

Die Ausfuhr von Garkupfer hat während des letzten Dezenniums jährlich nie unter 29,000 Ctr. betragen. Während der Jahre 1857—1859 stieg die Ausfuhr jährlich fast auf dieselbe Höhe und betrug etwas über 33,000 Ctr., im Jahre 1860 hat sie sich dagegen um etwas verringert und wird zu 30,548 Ctr. angegeben.

Die Ausfuhr von Alaun, welche im Jahre 1851 auf 29,012 Ctr. und 1856 auf 47,553 Ctr. gestiegen war, ist demnächst alljährlich zurückgegangen. Sie betrug 1859 16,322 Ctr. und 1860 12,916 Ctr.

Im Jahre 1859 betrug die Ausfuhr von unvermahlenem Getreide, nach Abzug der eingeführten Quantitäten, 10,380,106 Kubikfuß, und war, nächst der Getreide-Ausfuhr im Jahre 1855, welche nach gleichem Verfahren berechnet, 10,788,519 Kubikfuß ausmachte, die größte, welche je in einem Jahre stattgefunden hat. Im Jahre 1860 erreichte die ausgeführte Menge, nach ebenmäßigem Abzug der Einfuhr, 10,849,506 Kubikfuß und ist somit sogar etwas größer als die derartige Einfuhr von 1855. Wenn die in den Jahren 1855 und 1860 ausgeführten Quantitäten nach den verschiedenen Gattungen unter einander verglichen werden, so ergiebt sich, wenn überall die eingeführten Mengen vorweg in Abzug kommen, in Betreff der Hauptgattungen, daß die Ausfuhr im Jahre 1860 die von 1855 in Hafer mit ungefähr 2,206,000 Kubikfuß, in Weizen mit 7,413 Kubikfuß und in Gerste mit 1,153,797 Kubikfuß überstieg, daß dagegen von Roggen im Jahre 1855 3,374,279 Kubikfuß mehr ausgeführt wurden als 1860.

Von Brettern und Planken wurden im Jahre 1851 865,583 Dtzd. ausgeführt. Nachdem der Export im Jahre 1855 auf 1,753,306 Dtzd. und im Jahre 1856 auf 1,816,541 Dtzd. gestiegen war, hat derselbe seitdem keine dieser Quantitäten erreicht, dennoch aber im Jahre 1859 1,353,813 Dtzd. und 1860 1,390,172 Dtzd. betragen. — Im Jahre 1851 wurden 429,600 Stück Balken und Sparren ausgeführt, die jährliche Ausfuhr war gleichmäßig steigend, bis im Jahre 1854 675,203 Stück von den fraglichen Artikeln ausgeführt wurden. Hiernächst verminderte sich der Export im Jahre 1853 auf 545,404 Stück, stieg wieder und erreichte im Jahre 1857 die Höhe von 685,891 Stück. Im Jahre 1859 wurden 637,896 und im verflossenen Jahre 620,406 Stück Balken und Sparren ausgeführt. Von Masten und Spieren wurden im Jahre 1851 14,042 Stück ausgeführt. Während der nächstfolgenden neun Jahre war die Ausfuhr in diesen Artikeln im Jahre 1855, wo sie 9611 Stück betrug, am niedrigsten. Dagegen stieg die Ausfuhr im Jahre 1857 auf 17,201 Stück, 1859 auf 15,692 Stück und 1860 auf 21,463 Stück.

Die Ausfuhr von Theer, welche im Jahre 1851 285,466 Kubf. betrug, war im Jahre 1854 auf 530,246 Kbf. und 1858 auf 634,896 Kbf. gestiegen, ging aber demnächst im Jahre 1857 auf 179,443 Kbf., im Jahre 1859 auf 228,932 Kbf. und 1860 auf 187,230 Kbf. zurück.

Bestimmungs- und Herkunftsländer.

Der Umfang, in welchem sich die einzelnen Staaten an dem Handel mit Schweden im Jahre 1860 betheiligten, ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

	Werth der Ausfuhr. Rthlr.	Werth der Einfuhr. Rthlr.	Mehrbetrag der Ausfuhr. Rthlr.	Mehrbetrag der Einfuhr. Rthlr.
Dänische Staaten	7,067,000	5,872,000	1,195,000	—
Preußen	1,758,000	963,000	795,000	—
Mecklenburg	610,000	6,000	604,000	—
Hannover und Oldenburg	214,000	23,000	191,000	—
Belgien	2,124,000	581,000	1,543,000	—
Großbritannien und Irland	41,710,000	16,549,000	25,161,000	—
Frankreich	7,705,000	1,792,000	5,913,000	—
Portugal	1,397,000	516,000	881,000	—
Spanien	2,835,000	677,000	2,158,000	—
Gibraltar und Malta ..	263,000	—	263,000	—
Italien	986,000	578,000	408,000	—
Türkei	61,000	—	61,000	—
Algier	892,000	—	892,000	—
Uebrige Küste von Afrika	156,000	—	156,000	—
Canada	25,000	—	25,000	—
La Plata-Staaten und mehrere Länder in Süd-Amerika	47,000	—	47,000	—
Vorgebirge der guten Hoffnung	625,000	—	625,000	—
Norwegen	4,485,000	5,554,000	—	1,069,000
Finnland	1,312,000	1,846,000	—	534,000
Rußland	441,000	2,921,000	—	2,480,000
Lübeck	4,204,000	18,314,000	—	14,110,000
Hamburg	566,000	3,697,000	—	3,131,000
Bremen	340,000	3,934,000	—	3,594,000
Niederlande	2,753,000	3,286,000	—	533,000
Oesterreich	25,000	249,000	—	224,000
Vereinigte Staaten	2,660,000	6,482,000	—	3,822,000
Westindien	—	2,209,000	—	2,209,000
Brasilien	653,000	4,429,000	—	3,776,000
Ostindien und Australien	582,000	1,991,000	—	1,409,000
			40,918,000	36,891,000

Gesammter Mehrbetrag der Ausfuhr gegen die Einfuhr .... 4,027,000 Rthlr.

Schifffahrt.

Nach der im vorigen Jahre gegebenen Uebersicht waren im Jahre 1859
in Schweden angekommen..... 9225 Schiffe zu 506,001 Lasten,
von Schweden abgegangen ... 9134 „ „ 528,249 „

Da jedoch hierunter die in Ballast ein- und ausgelaufenen Schiffe begriffen waren, diese aber sich in der Uebersicht für 1860 nicht aufgenommen befinden, so müssen sie, um die Vergleichung zu ermöglichen, abgesetzt werden. Im beladenen Zustande kamen 1859 in Schweden an

5319 Schiffe von 239,211 Lasten,
und gingen ab .... 6916 „ „ 465,108 „
Im Jahre 1860 kamen an...... 5480 „ „ 239,239 „
und gingen ab .... 7340 „ „ 497,919 „

Hieraus und aus einer Vergleichung mit dem Umfange der Schifffahrt in früheren Jahren bis 1850 zurück ergiebt sich, daß dieselbe im Jahre 1860 lebhafter gewesen als je zuvor. Die gesammte Tragkraft der im Jahre 1860 angekommenen und abgegangenen Schiffe beträgt 737,158 Lasten und übersteigt die von 1859 um 32,889 Lasten. Für Norwegen beträgt die Zunahme 25,917 Lasten und für Schweden 19,948 Lasten, wogegen für die Finnische Schifffahrt eine Verminderung von 987, und für andere fremde Fahrzeuge eine solche von 12,039 Lasten eingetreten ist. Vergleicht man hinwieder die Schifffahrt vom und nach Schweden, wie solche im Jahre 1860 stattgefunden hat, mit derselben Bewegung im Jahre 1851, so ergiebt sich in der gesammten Tragfähigkeit der angekommenen und abgegangenen Schiffe für das Jahr 1860 eine Vermehrung von 308,394 Lasten, wovon auf Schwedische Fahrzeuge 100,097, auf Norwegische 123,722, auf Finnische 4024 und auf andere fremde 80,551 Lasten kommen.

In der oben angegebenen Zahl der Fahrzeuge sind weder die Dampfboote, welche die Post zwischen Ystadt und Stralsund befördern, noch die unvermessenen dergleichen Boote begriffen, welche in den Uebersichten der Zollverwaltung besonders aufgeführt sind.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen.

Berlin, 3. April. Der neue Handelsvertrag zwischen dem Zollverein und der Ottomanischen Pforte (vergl. den Eingangs-Artikel der vorigen Nummer d. Bl.) ist zu Konstantinopel am 20. März d. J. unterzeichnet worden. Am 19. desselben Monats war der neue Vertrag der Pforte mit Spanien ebendaselbst unterzeichnet worden.

Alexandrien, 24. Februar. Seit einiger Zeit werden die Arbeiten am Suezkanal mit mehr Eifer betrieben. Der Vice-König hat sogar von Ober-Egypten Arbeiter kommen lassen, was unter den Fellahs große Unzufriedenheit erregt. Der Pascha schmeichelt sich mit der Hoffnung, daß man bald so weit gelangen werde, eine schiffbare Rinne (von geringerer Breite und Tiefe als der projektirte Kanal) bis nach Suez herzustellen.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 5 und 6 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ Sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 15. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). **11. April 1862.**

Die Entwickelung des Handels von Yokuhama[1].

I.

Nachdem der kleine, schwer zugängliche und von Stürmen häufig heimgesuchte Hafen von Simoda, der in Folge der am 17. Juni 1857 von dem Amerikanischen General-Konsul, Mstr. Townsend Harris, mit der Japanischen Regierung abgeschlossenen Konvention dem Amerikanischen Handel seit dem 4. Juli 1858 faktisch eröffnet worden war, sich als ungeeignet für die kommerziellen Bedürfnisse erwiesen hatte, wurde an dessen Stelle der Hafen von Kanagawa an der Yeddo-Bai Anfang Juli 1859 dem Amerikanischen, Englischen, Holländischen und Russischen Handel erschlossen.

Kanagawa liegt am nordwestlichen Ende der gleichnamigen Ausbuchtung der großen Bai von Yeddo, unter 35° 29′ nördlicher Breite, an der großen Straße von Yeddo nach Miako, Osaka und dem Süden des Japanischen Reiches, etwa 4 Deutsche Meilen von der Hauptstadt und 5 Meilen von Kap Sagami entfernt; — die Leichtigkeit der dadurch erzeugten Verbindung mit allen Theilen des Reiches und namentlich mit der volkreichen Hauptstadt, ließen die Wahl dieses Ortes, der außerdem zu den wenigen unmittelbaren Besitzungen des Kaisers gehört, als eine glückliche erscheinen. Es fanden sich daher auch frühzeitig Europäer und Amerikaner ein, um kaufmännische Etablissements daselbst zu begründen. Die Japanische Regierung gewährte denselben in dem an der südlichen Seite der Bucht, Kanagawa gegenüber, gelegenen Dorfe Yokuhama Obdach; — sie ließ hier mit bewunderungswürdiger Schnelligkeit eine ganz neue freundliche Stadt mit breiten luftigen Straßen und einen geräumigen Kai abstecken, baute ein großes Zollhaus mit Waarenschuppen und errichtete zwei massive steinerne Landungsbrücken für die zu löschenden Waaren; — sie stellte endlich mit anerkennungswerther Bereitwilligkeit den Ansiedlern einen ansehnlichen freien Raum, von dem sie theilweise ihre eigenen Unterthanen erst vertrieben hatte, zu Bauplätzen zur Verfügung und ließ einen Theil des Sumpfes um die Niederlassung herum trocken legen. Als später der Englische Minister, Sir Rutherford Alcock, seine amtliche Thätigkeit damit eröffnete, die Verlegung der Europäischen Niederlassung von Yokuhama nach Kanagawa, als dem Wortlaut des Vertrages gemäß, von der Japanesischen Regierung zu verlangen, konnte ihm mit Recht erwiedert werden, daß eine solche Maßregel den Interessen des Handels keineswegs entsprechen würde, da das lang hingestreckte, zwischen einer Hügelkette und dem Meeresstrande eingeklemmte Kanagawa durchaus keine geeigneten Lokalitäten zur Anlage von Lagerhäusern und Verkaufslokalen bietet, und die Meeresbucht außerdem an dieser Seite so seicht ist, daß das Löschen und Beladen der Schiffe mit den größten Schwierigkeiten verbunden sein würde. Sir Rutherford Alcock bestand trotzdem längere Zeit mit Hartnäckigkeit auf seinem Verlangen und eröffnete dadurch die lange Reihe von Mißhelligkeiten mit der Japanischen Regierung einerseits und den Angehörigen seines Landes andererseits, die sich, wie ein rother Faden, durch seine Amtsthätigkeit hindurchzieht, und keineswegs dazu beigetragen hat, die Lage der Europäischen Ansiedler in Yokuhama sicherer oder günstiger zu gestalten.

Inzwischen zeigten die Japanesen große Kauflust für die auf den Markt gekommenen und ihnen zum Theil ganz neuen Erzeugnisse des fernen Westens; — ansehnliche Partien der ersten Ladungen, die von Holländischen Häusern angebracht worden waren, fanden zu lohnenden Preisen schnelle Abnahme, während sich gleichzeitig mit Shanghai ein lebhaftes Geschäft in Erbsen, Bohnen, getrockneten Fischen, Seegras und anderen Eßwaaren für den Chinesischen Markt entwickelte. Leider änderten sich die freundlichen Beziehungen zwischen den Ansiedlern und den Japanesischen Behörden sehr bald; — die Anmaßungen einiger der ersteren einerseits und der gekränkte Stolz der Japanesischen Beamten andererseits, vor deren Niedrigstem seither der reichste Kaufmann des Landes die Kniee beugen mußte, führten zu häufigen Reibungen, und die beiden Russen, welche am 25. August 1859 in den Straßen von Yokuhama meuchlings ermordet wurden, fielen ohne Zweifel als erste Opfer Japanesischer Rachsucht. Die Regierung Japans hatte außerdem die Verträge, durch welche ihr Land geöffnet wurde, augenscheinlich mit Widerwillen geschlossen; — sie war von einem Schritt zum anderen gedrängt worden, und schon im September 1859 glaubte man in Yokuhama annehmen zu müssen, daß sie im Geheimen dem fremden Handel entgegen zu wirken suche. Ein Holländisches Handlungshaus berichtete aber auch schon am 1. Oktober c. von dort: »Allgemein wird übrigens die hochfahrende Haltung der Engländer und Amerikaner

[1]) Verfasser dieses Aufsatzes ist Herr F. W. Grube, kaufmännisches Mitglied der Ostasiatischen Expedition.

getadelt, die so wenig in Uebereinstimmung mit dem Japanischen Charakter ist, und es steht außer Zweifel, daß es ihnen vornehmlich zuzuschreiben ist, wenn eine schlechte Meinung über Fremde entsteht.«

Neue Schwierigkeiten bereitete die Geldfrage. Das Gold hatte in Japan, im Verhältniß zum Silber, einen viel geringeren Werth, als in Europa und Amerika; — die Japanesischen Goldmünzen ergaben daher bei der Ausfuhr nach Shanghai einen außerordentlichen Nutzen. Die Japanische Regierung suchte zwar in jeder Weise diese Goldausfuhr zu hindern; — da ihre Goldmünzen, die Kolangs, welche gesetzlich den Werth von 4 Silber-Itzibus hatten, aber bald von den Fremden mit Aufgeld gesucht und demgemäß nach einander mit 5, 6, 7 und mehr Itzibus bezahlt wurden (der gewöhnliche Kolang wurde in der Vereinigten Staatenmünze zu Philadelphia seinem inneren Werth nach auf 4 Doll. 44 Cts. Amerikanisch abgeschätzt), so fanden sich unter ihren Unterthanen Viele, die trotz des Verbots heimlich ihr Gold den Fremden brachten, um sich den dabei zu erzielenden Gewinn nicht entgehen zu lassen. Da die Eingebornen den Mexikanischen Dollar indessen, den ihnen die Fremden boten, mit einigem Mißtrauen betrachteten, so waren zum Einwechseln der Kolangs, sowie zum Ankauf von Landesprodukten, die Itzibus unentbehrlich; — der Begehr danach stieg daher fortwährend, und die Anforderungen an den Kaiserlichen Schatz nahmen so zu, daß eine Englische Firma an einem Tage (3. November 1859) 5,400,000 Doll. zu wechseln verlangte, während im Ganzen den Englischen Firmen und Unterthanen in Yokuhama nur 5000 Doll. pro Tag als Maximum zu wechseln zugestanden waren. Ein anderer Engländer reklamirte sogar für sich und seine Freunde Snooks, Jack, Katch xc. allen Ernstes, 1 Sextillion, 200 Quintillionen, 666 Quadrillionen xc. Dollars zu wechseln. Daß solchen unsinnigen Anforderungen gegenüber die Japanesische Regierung in Bestürzung und in Furcht gerieth, es möchte nicht nur alles gemünzte Gold und Silber des Landes, sondern auch seine Seide, seine Rohmetalle, Früchte xc. ausgeführt werden, bedarf keiner weiteren Erklärung; — sie weigerte sich daher, fernerhin überhaupt Dollars gegen Itzibus einzuwechseln, — und Sir R. Alcock sah sich, um das gute Einvernehmen einigermaßen wieder herzustellen, veranlaßt, den Englischen Unterthanen ihr unpassendes Benehmen in einer sehr strengen Note zu verweisen.

Die Bestrebungen der Japanesischen Regierung, dem fremden Handel Hindernisse zu bereiten, traten von jetzt an deutlicher hervor; — die Landesangehörigen wurden im freien Verkauf Japanesischer Erzeugnisse an Fremde an Beschränkungen oder fixirte Preise gebunden, letztere beim Aus- und Einklariren ihrer Waaren von den Zollbeamten in jeder Weise chikanirt, und endlich der Werth ihres Geldes, d. h. der Nordamerikanischen und Mexikanischen Dollars ins Geheim herunter gesetzt. Durch die vorerwähnte Amerikanische Konvention vom 17. Juni 1857 war nämlich bestimmt worden, daß bei gegenseitigen Zahlungen Gold gegen Gold und Silber gegen Silber abgewogen, der Japanesischen Regierung aber für das Umprägen 6 pCt. vergütet werden sollten; — später kam man, der Einfachheit wegen, überein, den Werth von 100 Mexikanischen Dollars auf 311 Japanische Silber-Itzibus festzusetzen und erstere zu diesem Kours bei den Kaiserlichen Zollämtern annehmen und im Lande umlaufen zu lassen. Hiervon konnte die Regierung nicht abgehen, ohne den Stipulationen der Verträge entgegen zu handeln; — sie nahm daher den Dollar zu dem festgesetzten Werth bei den Zollämtern unweigerlich an, gab ihren Unterthanen aber, wenn diese die fremde Münze bei ihren Kassen präsentirten, ansehnlich weniger dafür, so daß dieselben, um nicht in Schaden zu kommen, den Dollar von den Fremden nun auch nur zu demjenigen Werth, zu dem sie ihn in Yeddo einwechseln konnten, in Zahlung nehmen wollten, oder Zahlung in Itzibus verlangten. Letztere waren aber von der Regierung nicht mehr zu erhalten; auch übertraf der Werth der Exporten ansehnlich denjenigen der Importen, und so sahen sich die Fremden gezwungen, dem Verlangen der Japanesischen Kaufleute nachzugeben, resp. denselben für ihre Waaren einen um die Koursdifferenz erhöhten Preis zu zahlen. In Folge dessen war im Januar 1860 der Werth von 100 Mexikanischen Dollars bereits auf 280 Itzibus gesunken, ging aber im Juni c. wieder auf 300 hinauf, sank dann im Juli auf 230, im August auf 210, im September auf 200 Itzibus, stieg im Oktober wieder auf 230, hielt sich vom November bis Januar p. auf 240—245 und ging von da an allmälig auf 225 bis 230 Itzibus im Juli und August herunter. In Nagasaki schwankte der Werth von 100 Mexikanischen Dollars im verflossenen Jahre zwischen 230 und 235 Itzibus.

Daß eine so bedeutende Fluktuation in der Valuta, die sich selbstredend in den Preisen der Landesprodukte wiederspiegelte, und vom niedrigsten zum höchsten Standpunkt nicht weniger als 50 pCt. betrug, auf die gesunde Entwickelung des Handels den verderblichsten Einfluß ausüben mußte, bedarf wohl keiner weiteren Erörterung; — auf Drängen der bei der Japanesischen Regierung beglaubigten Gesandten ließ sich dieselbe dann im März 1860 herbei, auf alle ihr zu Händen kommenden Dollars eine eigene Marke zu prägen, um sie dadurch der Landesmünze gleich zu stellen; — leider ist damit aber Nichts gewonnen worden, da die Schatzkammer in Yeddo den so gestempelten Dollar, wenn er von Japanesern präsentirt wurde, eben so wenig zu dem stipulirten Kours annahm, als den ungestempelten. Alle weiteren Schritte der Gesandten haben, so viel ich weiß, bisher zu keinem günstigen Resultat geführt, und da die darüber befragten Mitglieder der Englischen Kommunity in Yokuhama wohl einsahen, wie schwierig es sei, die Japanische Regierung in Maßregeln der inneren Politik zu kontrolliren, so gaben sie in ihrer Mehrheit im Februar 1861 das Gutachten ab, »der Dollar sei als Handelsmünze zu behalten, und es sei nur darauf zu dringen, daß seiner freien Cirkulation im Innern des Reiches kein Hinderniß bereitet würde; er werde sich dann seinen Weg schon selbst bahnen und sogar zur Belebung des Import-Handels wesentlich beitragen, wenn sein Werth im Verhältniß zur Landesmünze zeitweise zu tief sinke«, wie das im Herbst 1860 wirklich der Fall gewesen ist.

Was nun die seitherige Entwickelung des Waarenhandels betrifft, so ist dieselbe trotz alledem eine bedeutende gewesen. Der Begehr von Eßwaaren für den Chinesischen Markt hörte freilich mit dem Erscheinen der Rebellen vor den Thoren Shanghais beinahe vollständig auf, — auf der anderen Seite gereichte aber die zeitweilige Stockung des dortigen Handels dem Japanischen Geschäft zum Vortheil, indem damals von Shanghai bedeutende Aufträge auf Seide und Thee nach Yokuhama und Nagasaki ertheilt wurden, um den etwaigen Ausfall in der Chinesischen Ausfuhr zu decken. Außerdem war man inzwischen in London mit den Japanischen Produkten genauer bekannt geworden; — beste Maibashi und Ida-Rohseide, die bei Eröffnung des Hafens zu 6 bis 8 Itzibus in Yokuhama zu kau-

fen war, hatte in London den höchsten Preis (30 Shillg. Stuk per Pfund) bedungen und stieg daher im Januar 1860 bereits auf 13 à 13¼ Itzibus per Katty, im April c. auf 520 Doll. à 530 per Picul. Endlich hatten auch die billigen Englischen Baumwoll- und Wollenstoffe die Aufmerksamkeit der Japanesischen Kaufleute erregt; — von Shanghai aus, wo sich die Vorräthe in Besorgniß erweckender Weise angehäuft hatten, geschah Alles, um denselben in Japan ein neues Absatzgebiet zu eröffnen, und es entstand daher allmälig ein gewisser Bedarf für diese Artikel. Inzwischen gingen Dollars, die zum Ankauf von Landesprodukten in großen Summen ins Land gekommen waren, herunter. Die Japanischen Kaufleute, die ein ferneres Fallen befürchteten, waren erfreut zu sehen, daß die Importeure Europäischer Waaren den Dollar dagegen in Zahlung für voll annahmen, und kauften daher immer größere Posten, um nur ihre Dollars los zu werden, so daß im September 1860 nicht nur in den alten Holländischen Stapelartikeln: Zinn, Zink, Farbhölzer, Droguen, Medizinen 2c., sondern auch in Englischen Shirtings, Chintzes, Trikots und Kamlots, sowie in Amerikanischen Drills ein sehr lebhaftes Geschäft zu lohnenden Preisen stattfand. Der Verbrauch des Landes war indessen von beiden Theilen überschätzt worden; — auf der einen Seite kamen die Zufuhren von Shanghai in immer größeren Dimensionen an, auf der anderen blieben viele Japanische Käufer, die einsahen, daß sie ihre Waarenlager überfüllt hatten und solche nur langsam an Mann bringen konnten, ganz aus, so daß im Oktober c. eine große Stille im Markt eintrat. Um ihre Vorräthe zu verkleinern, ließen sich um diese Zeit einige Englische Häuser verleiten, bedeutende Waarenposten an einen angesehenen Japanesischen Kaufmann auf 30 Tage Kredit zu verkaufen; — während dieser 30 Tage war derselbe aber nicht im Stande, seine Waaren zu versilbern oder seinen Gläubigern andere Deckung zu geben, und er verschwand daher vor Ablauf derselben mit seinen Waarenvorräthen im Innern des Landes. Es ist vielleicht ein Glück für den Handel von Yokuhama, daß gleich beim ersten Male das Vertrauen der Importeure in dieser Weise getäuscht und damit dem Kreditiren, das in anderen Ländern so verderbliche Folgen gehabt hat, ein Ende gemacht wurde. Das Geschäft in Importen wurde dadurch auf den wirklichen Bedarf reduzirt und bewegte sich in den nächsten Monaten in den kleinsten Dimensionen.

Wenn trotz aller dieser Störungen und Vexationen der Gesammt-Umschlag des auswärtigen Waarenhandels mit Japan im Hafen von Yokuhama für das Jahr 1860 auf 8 bis 10 Millionen Dollars (2 à 3 Millionen in Einfuhr, 6 à 7 Millionen in Ausfuhr) veranschlagt werden kann, so kann man daraus schließen, welcher Ausdehnung dieses Geschäft noch fähig ist, wenn erst die Schranken, welche dasselbe noch beengen, hinweg geräumt sind, und das Japanische Volk nicht nur ungehindert die reichen Erzeugnisse seines Fleißes auf den freien Markt bringen, sondern auch in gleicher Weise die mannigfachen Europäischen Fabrikate kaufen kann, deren Gebrauch ihm eine stolze und mächtige Adelspartei zum Theil jetzt noch versagt. Verglichen mit dem krämerartigen Umsatz der alten Holländischen Faktorei zu Decima, hat die durch die neueren Verträge unter liberaleren Grundsätzen erfolgte Eröffnung Japans für den gesammten Europäischen und Amerikanischen Handel bereits überraschende Resultate geliefert, und es ist unzweifelhaft, daß diese Erfolge sich immer erfreulicher und günstiger gestalten werden, je freier sich der Verkehr mit diesem von der Natur so reich begabten Lande und Volke entwickeln kann!

Die beifolgende Tabelle (A.) giebt eine Uebersicht der im Hafen von Yokuhama im Jahre 1860 ein- und ausgeführten Waaren, gemäß der vom Englischen Konsulat in Kanagawa aufgemachten Zusammenstellung.

A. Verzeichniß der Ein- und Ausfuhren im Hafen von Yokuhama im Jahre 1860, gemäß den Englischen Konsular-Nachweisungen von Kanagawa.

1. Einfuhr.

		Werth. Pfd. St.	Sh.	P.		Pfd. St.	Sh.	P.
a) Baumwollenwaaren:								
graue Shirtings	1,839 Ballen,	34,720	16	6				
weiße „	909 Kisten,	21,334	3	4				
Chintzes	354 „	8,516	10	10				
T. Cloth	236 Ballen,	4,876	9	2				
Drills	559 „	4,731	9	2				
Sammete	163 Kisten,	4,006	8	—				
Tücher	58 „	1,787	1	8				
andere Baumwollenwaaren	1,708 Colli,	24,068	15	—				
					zus.	104,036	13	8
b) Wollenwaaren:								
Spanish Stripes	66 Ballen,	2,456	17	6				
Long Ells	175 „	4,392	5	10				
Camlets	1,541 „	58,971	14	2				
andere Wollenwaaren	422 „	12,021	—	10				
					zus.	77,841	18	4
c) Verschiedenes:								
Zink	1,734 Piculs,	2,390	—	—				
Medicinen	764 Colli,	3,761	11	—				
Sapanholz	19,435 Stück,	2,288	15	—				
Glaswaaren	1,246 Kisten,	1,909	3	4				
div. Waaren	1,049 Colli,	4,795	13	6				
					zus.	15,145	2	10
					Gesammtwerth	197,023	14	10

2. Ausfuhr.

			Werth. Pfd. St.	Sh.	P.
Rohseide	7,703¼	Piculs,	540,533	19	2
Thee	23,852	„	64,260	16	8
Oel	74,465	„	45,152	1	8
Kupfer	11,175½	„	43,593	6	8
Oelsamen	77,232	„	24,406	2	10
getrocknete Fische	8,352½	„	19,887	10	—
Arzneimittel	14,233	„	11,947	14	2
Seetang	26,050	„	9,141	—	10
Seidenwaaren	325	Colli,	8,006	14	2
Mehl	22,053	Piculs,	7,261	—	10
Backwaaren	3,500	Kisten,	5,202	1	8
Eisen	9,343	Piculs,	5,129	5	10
Hausenblase	1,502	„	4,557	11	2
Baumwollenwaaren	391	Colli,	4,203	15	—
Wachs	1,132	Piculs,	3,270	4	2
Ginseng	158	„	3,039	11	8
Galläpfel	2,317	„	2,405	4	2
Salpeter	1,926	„	1,792	18	4

			Werth.		
			Pfd. St.	Sh.	P.
Porzellan	2,245	Kisten,	939	15	10
Holzkohlen	15,170	Piculs,	779	11	8
Muscheln und Schalen	3,656	„	343	19	2
Kampher	30½	„	131	1	2
Grünspan	71½	„	114	3	4
Schwefel	250	„	40	—	—
diverse Waaren	14,720	„	17,582	14	8
		zusammen	823,812	4	10

So viel mir bekannt geworden ist, beruht diese vorstehende Aufstellung auf den Angaben der Japanesischen Zollbeamten, und ich kann dieselbe daher, namentlich was die Werthangaben betrifft, nicht als zuverlässig bezeichnen; — in Yokuhama selbst wurde der wirkliche Werth der Aus- und Einfuhren als wenigstens um die Hälfte höher angesehen.

Was die Ausfuhren betrifft, so ist jedenfalls den Aufstellungen des Herrn Karl Thorel in Yokuhama (in Firma Ch. Thorel und Co. — Herr Thorel ist ein geborner Preuße), der sich die betreffenden Daten von den verschiedenen Exporteurs selbst geben ließ, mehr Vertrauen zu schenken.

Tabelle B. enthält einen Auszug aus der betreffenden Aufstellung pro 1860; — leider umfaßt dieselbe nur das zweite Semester dieses Jahres und giebt nicht die genauen Gewichtsmengen der verschiedenen Artikel an.

B. Verzeichniß der Ausfuhren von Yokuhama im 2. Semester 1860, laut Zusammenstellung des Herrn C. Thorel daselbst.

		Bestimmung nach						
		Shangai.	Hongkong.	London.	Batavia.	Lima resp. Callao.	San Francisco.	Hakodadi.	Total.
Zahl der Schiffe		23	4	3	1	1	3	1	36
Rohseide	Ballen	6,357	42	1376	—	—	—	—	7,775
Cocons	„	636	—	—	—	—	—	—	636
Thee	Kisten	24,936	1339	5810	69	461	1301	—	33,916
Oel	Fäßchen	530	521	7590	600	1095	1325	—	11,661
Kupfer	Päcke	1,636	627	1008	—	188	—	—	3,459
Eisen	„	1,614	—	—	—	12	—	—	1,626
Oelsamen	Ballots	—	4	544	—	—	—	—	548
Arzneien	„	—	877	—	—	—	20	—	897
Seetang	Päcke	2,500	983	—	—	—	—	—	3,483
Bocurio	Ballots	52	—	—	—	—	—	—	52
Mehl	Kisten 2c.	1,660	1461	—	—	508	—	3030	6,659
Hausenblase	Ballots	629	26	—	—	—	25	—	680
Wachs	„	—	27	59	—	—	115	—	201
Haifischflossen	„	15	27	—	—	—	5	—	47
Garnelen	„	50	15	—	—	—	2	—	67
Galläpfel	„	1,206	—	793	—	—	—	—	1,999
Ginseng	„	46	—	—	—	—	—	—	46
Cassia vera	„	—	127	—	—	—	—	—	127
Soya	Fäßchen	10	—	—	99	—	1300	—	1,409
Arrowroot	Colli	575	24	—	250	106	885	—	1,840
Bohnen	Ballots	3,000	4061	—	—	—	—	—	7,061
Champignons	„	236	653	—	—	—	—	—	889
Salpeter	Colli	524	174	41	—	—	—	—	739

Tabelle C. giebt eine Uebersicht der Ausfuhren von Shanghai nach Japan in den beiden Rechnungsjahren 1859\60 und 1860\61, und dürfte namentlich geeignet sein, einerseits ein Bild von der Bedeutung dieses Platzes für den Europäischen Handel mit Japan, andererseits eine Veranschaulichung des rapiden Aufschwungs zu geben, den letzterer seit dem 1. Juli 1860 genommen hat. Die größere Hälfte dieser Waaren ist in Yokuhama eingeführt worden, und davon wieder der größere Theil im zweiten Semester 1861.

C. Verzeichniß der Ausfuhr von Shanghai nach Japan in den Rechnungsjahren 1859—60 und 1860—61 (1. Juli bis 30. Juni) laut den Bekanntmachungen der Handelskammer von Shanghai.

		Im Rechnungsjahr (1. Juli bis 30. Juni) 1859—60	1860—61
Baumwollenwaaren:			
graue Shirtings	Stück	7,000	271,813
weiße „	„	2,200	60,928
T. Cloths	Stück	—	37,824
Chintzes	„	1,950	68,614
Prints	„	9,485	300
Dyed Cottons	„	6,687	28,060
Fancy „	„	3,400	27,876
Drills	„	420	16,495
Damasks	„	1,156	6,335
Velvets und Velveteens	„	1,812	8,089
Lawns	„	—	2,897
Dimities	„	200	1,400
Sheetings	„	—	1,940
zus. Baumwollenwaaren	Stück	34,310	552,571
Wollenwaaren:			
Tücher	Dutzend	18,587	17,897
Blankets	Stück	—	1,492

		Im Rechnungsjahr (1. Juli bis 30. Juni) 1859—60	1860—61
Camlets	Stück	370	29,055
Long Ells	„	360	4,719
Spanish Stripes	„	293	1,785
Lastings	„	46	1,772
zus. Wollenwaaren	Stück	1,069	38,823
gemischte Stoffe	„	689	2,219
Zink	Piculs	802	3,126
Blei	„	704	254
Weißblech	Kisten	634	1,301
Glas	„	—	400

Leider befindet sich unter den hier verzeichneten 532,571 Stück Baumwollwaaren keine Elle Deutsches Fabrikat; — es sind ohne Ausnahme Englische und Amerikanische Artikel. Wenn ich mir überhaupt auf Grund des vorliegenden Materials eine Schätzung darüber erlauben darf, in welchem Verhältniß die vaterländische Industrie bei den Einfuhren in Yokuhama seither betheiligt gewesen ist, so dürfte unter den in Tabelle A. aufgeführten Quantitäten Folgendes als zollvereinsländisches Fabrikat anzunehmen sein:

ca.	40	Ballen Spanish Stripes im Werth von etwa	1,600	Pfd. St.
„	200	„ andere Wollenwaaren „ „ „	6,000	„
„	500	Kolli div. Baumwollenwaaren „ „ „	7,000	„
„	1200	Picul Zink „ „ „	1,800	„
„	400	Kisten Glaswaaren „ „ „	700	„
„	400	Kisten Medizinen „ „ „	1,900	„
„	500	Kisten diverse Waaren „ „ „	2,300	„
		also zusammen im Werth von etwa	21,300	Pfd. St.

oder etwa 11 pCt. der auf 197,023 Pfd. St. 14 Sh. abgeschätzten Gesammt-Einfuhren von Yokuhama, d. h. ungefähr derselbe Werthbetrag, den der einzige Artikel: White Shirtings, repräsentirt!

Da der Verbrauch von Zink, Blei, Glaswaaren, Arzneien, Kurz- und Quincaillerie-Waaren &c. in Japan ein beschränkter ist, so hätte unsere Industrie also nur in Wollen- und Baumwollenwaaren Aussicht, ein größeres Geschäft mit Japan zu machen, und auf diesem Felde wären es vornehmlich die Englischen und Holländischen Stapelartikel, mit denen sie in Konkurrenz zu treten hätte.

Ueber den Schiffsverkehr im Hafen von Yokuhama während des Jahres 1860 geben die nachstehenden Uebersichten (D. und E.) näheren Aufschluß. Erstere ist nach den mir in Yokuhama zur Verfügung gestellten Privatnotizen von mir selbst zusammengestellt worden, — letztere ist den Berichten des Britischen Konsulats in Kanagawa entnommen. Kriegs- und Transportschiffe sind in beiden Aufstellungen nicht mitgerechnet.

D. Uebersicht des Schiffsverkehrs im Hafen von Yokuhama im Jahre 1860, — laut Privat-Notizen.

Es liefen daselbst im Jahre 1860 ein:

	52	Britische Schiffe	mit ca.	22,840	Tons,
	31	Amerikanische „	„ „	11,300	„
	15	Holländische „	„ „	4,450	„
und	3	Französische „	„ „	1,810	„
zus.	101	Schiffe (fremde)	mit ca.	40,400	Tons.

Es liefen aus:

	51	Britische Schiffe	mit ca.	22,570	Tons,
	30	Amerikanische „	„ „	10,570	„
	13	Holländische Schiffe	mit ca.	3,650	Tons,
und	3	Französische „	„ „	1,810	„
zus.	97	fremde Schiffe	mit ca.	38,600	Tons.

Von obigen Schiffen kamen:

von Shanghai	75	Schiffe mit ca.	32,000	Tons,
„ Hongkong	18	„ „ „	4,900	„
„ Swatow	1	„ „ „	195	„
„ Hakodade	3	„ „ „	685	„
„ Nagasaki	1	„ „ „	363	„
„ San Francisco	6	„ „ „	1,650	„
„ Batavia	2	„ „ „	607	„
zus.	101	Schiffe mit ca.	40,400	Tons.

Es gingen:

nach Shanghai	53	Schiffe von ca.	22,000	Tons,
„ Hongkong	23	„ „ „	9,250	„
„ dem Golf von Petscheli	1	„ „ „	380	„
„ Hakodade	3	„ „ „	1,420	„
„ San Francisco	8	„ „ „	2,202	„
„ Callao	1	„ „ „	365	„
„ Honolulu	1	„ „ „	187	„
„ den Südsee-Inseln	1	„ „ „	90	„
„ Batavia	1	„ „ „	400	„
„ London	5	„ „ „	2,306	„
zus.	97	Schiffe von ca.	38,600	Tons.

Im Hafen von Yokuhama lagen am 31. Dezember 1860, außer den verschiedenen Kriegsschiffen:

1 Holländ. Schiff von 600 Tons als Vorrathsschiff;
1 „ Schooner von 200 Tons für die Japanesische Regierung;
1 Britische Brigg von 283 Tons, nach Shanghai in Ladung;
und 1 Amerikan. Schiff von 730 Tons in Reparatur.

(Hier folgt die Tabelle auf Seite 272.)

Da mit dem Beginn des nächsten Jahres die Japanesischen Häfen der Preußischen Flagge geöffnet sein werden, so dürften diese Tabellen für die heimischen Rheder nicht uninteressant sein, da sie angeben, welche Art Schiffe im Handel mit Japan seither hauptsächlich Verwendung gefunden haben. Nach Tabelle D. maßen die im Hafen von Yokuhama eingelaufenen Schiffe durchschnittlich 400 Tons, — nach Tabelle E. 397 Tons mit 24—25 Mann Besatzung, — und unter den 101 Schiffen, welche laut Tabelle D. den Hafen von Yokuhama besuchten, befanden sich in der That 57 Fahrzeuge, welche 400 Tons oder weniger maßen. Es geht aus diesen Tabellen außerdem hervor, daß der Handel mit Japan vorzugsweise von Shanghai und Hongkong aus betrieben wird, daß er also dem Chinesischen Küstenhandel nahe verwandt ist, — und wie für diesen Briggs, dreimastige Schooner und kleine Barken im Gehalt von 250 bis 350 Tons die geeignetsten Fahrzeuge sind, so werden solche auch für den Verkehr mit Japan am passendsten sein. Die Deutschen Schiffe sind in China beliebt und gesucht; — man bedient sich ihrer namentlich zur Küstenfahrt vorzugsweise gern, und es ist daher auffallend, wie wenig zahlreich die Preußische Flagge dabei vertreten ist. So befanden sich beispielsweise unter den 17 Deutschen Kauffahrern, welche Anfangs August vorigen Jahres in den Chinesischen Häfen lagen, nur drei Preußische Schiffe, — und von den 384 Deutschen Schiffen, welche seit 1854 bis Anfang 1861 den Hafen von Shanghai besuchten, führten nur 15 die Preußische Flagge. — Und doch ist die Küstenfahrt in den Chinesischen Gewässern ein sehr einträgliches Unternehmen, — und es ist mir von verschiedenen Sei-

E. Verzeichniß der im Hafen von Yokuhama im Jahre 1860 ein- und ausgelaufenen fremden Schiffe, laut den Britischen Consular-Nachweisungen.

1) Eingelaufene Schiffe.

Flagge.	Mit Ladung.			In Ballast.			Total.			Ungefährer Werth der Ladung.		
	Zahl.	Tons.	Mannschaft.	Zahl.	Tons.	Mannschaft.	Zahl.	Tons.	Mannschaft.	Pfd. Strl.	Sh.	Pc.
Britische	28	11,348	1026	24	10,376	556	52	21,724	1582	132,885	4	2
Amerikanische	15	5,651	258	20	8,088	332	35	13,739	590	51,827	15	—
Holländische	4	1,824	70	10	2,868	177	14	4,692	247	9,565	19	4
Französische	1	500	16	1	250	9	2	750	25	2,744	15	6
Total ..	48	19,323	1370	55	21,582	1074	103	40,905	2444	197,023	14	—

2) Ausgelaufene Schiffe.

Flagge.	Mit Ladung. Zahl.	Tons.	Mannschaft.	In Ballast. Zahl.	Tons.	Mannschaft.	Total. Zahl.	Tons.	Mannschaft.	Pfd. Strl.	Sh.	Pc.
Britische	50	20,731	1547	2	993	35	52	21,724	1582	431,814	3	2
Amerikanische	34	13,575	648	3	1,410	48	37	13,985	690	271,677	18	4
Holländische	15	4,642	260	—	—	—	15	4,642	260	114,484	18	8
Französische	2	750	25	—	—	—	2	750	25	5,835	4	8
Total ..	101	39,698	2480	5	2,403	83	106	41,101	2567	823,812	4	10

ten versichert worden, daß es mehr als einmal vorgekommen ist, daß passende Schiffe sich in einem Jahre dabei frei verdient haben!

Beim Neubau solcher Fahrzeuge wäre vorzugsweise auf geringen Tiefgang (10 bis 13 Fuß), solider Konstruktion und schnelles Segeln Rücksicht zu nehmen; — außerdem würde besonders auf die Auswahl eines geeigneten Kapitains zu achten sein, indem die Natur der Chinesischen und Japanischen Meere nicht nur einen erprobten Seemann erfordert, sondern der Führer eines zur Küstenfahrt daselbst bestimmten Schiffes auch befähigt sein muß, nöthigenfalls selbst die Funktionen eines Supercargo zu übernehmen und in jeder anderen Weise das Interesse seines Rheders wahrhaft zu vertreten. Es muß endlich eine Persönlichkeit sein, der den Rheder vollständig freie Hand in der Disposition über sein Schiff lassen kann. Bei so großen Entfernungen hat das Binden an bestimmte Vorschriften und Instruktionen immer seine große Schattenseite, indem dieselben in wenigen Wochen den Verhältnissen nicht mehr entsprechend gefunden werden können! Häufig ziehen endlich unsere Rheder bei Expeditionen nach dem Osten vor, ihre Schiffe gleich für Hin- und Rückreise zu verchartern; — auch dieses entspricht in den meisten Fällen nicht ihren Interessen, da sie fast immer auf eine ansehnlich höhere Rückfracht rechnen können, als man in Europa beim Beginn der Reise zu zahlen Willens ist.

Man notirte beispielsweise, am 26. August vorigen Jahres, die Frachten für ausgehende Schiffe nach dem Osten in London, wie folgt:

	Sh.		
nach Singapore	à 30	per Ton	
» Penang	» 35—40	»	
	für Maßgut,		für gewogenes Gut.
» Batavia	» 40	»	45 Sh. per Tons
nach Bangkok	à 60	per Ton	
» Hongkong	» 35	»	40 Sh. per Tons
» Amoy	» 50—60	»	80 » »
» Shanghai	» 40	»	50 » »
» Kanagawa	» 60	»	80 » »
» Manila	» 50	»	

Dagegen zahlte man gleichzeitig an diesen Plätzen für rückkehrende Schiffe nach London folgende Frachten:

In Singapore 3 Pfd. St. 10 Sh. per Tons für Gambier, 4 Pfd. St. per Tons für leichtes Gut; in Penang 3 Pfd. St. 15 Sh. per Ton für schweres Gut, 4 Pfd. St. 5 Sh. per Ton für leichtes Gut; in Hongkong (ab Bohampoa) 3 Pfd. St. à 3 Pfd. St. 10 Sh. per Ton für gewöhnliches Gut; in Shanghai 4 Pfd. St. à 4 Pfd. St. 10 Sh. per Ton für Thee, 5 Pfd. St. per Ton für Seide; in Yokuhama 5 Pfd. St. per Ton für Thee, 7 Pfd. St. per Ton für Seide, 50 Sh. für dead weight; in Manila 3 Pfd. St. 5 Sh. à 3 Pfd. St. 10 Sh. per Ton für Zucker, 4 Pfd. St. 5 Sh. per Ton für Hanf.

In Batavia endlich zahlte man Anfang September nach Holland (in 2 oder 3 Japanischen Häfen zu laden):

105 Fl. à 115 Fl. per Last für Kaffee, — 115 Fl. à 120 Fl. per Last für Zucker, 125 Fl. per Last für Indigo, — 180 Fl. per Last für leichte Güter und 4 Pfd. St. 10 Sh. per Ton für Reis nach Bremen.

In Yokuhama waren die Frachten im August vorigen Jahres im Allgemeinen durch zu zahlreiche Ankünfte von Schiffen gedrückt. Man zählte daselbst am Ende dieses Monats nicht weniger als 6 Schiffe, welche nach Shanghai in Ladung lagen, 3 nach London, 1 nach Hongkong und 2 nach San Francisco, und da es an passenden

Waaren zum Verschiffen fehlte, so wurden die nach London bestimmten Fahrzeuge mit **Lumpen** aufgefüllt.

Man notirte damals in Yokuhama die Fracht nach **Shanghai**:

Per Segelschiff à 2½ Doll. per Picul für Seide, 5 Doll. per Ton für Maßgut, 40 Cents. per Picul für dead weigt; per Segelschiff nach Hongkong à 7 Doll. per Ton für Maßgut, 50 Cents per Picul für dead weight; per Segelschiff nach San Francisco à 12 Doll. per Ton für Maßgut oder 2000 Pfd. dead weight, — während man noch im **Juni c.** nach **Shanghai** per Segelschiff:

3 Doll. per Picul für Seide, 6 Doll. per Ton für Maßgut und 50 Cents per Picul dead weight nach Hongkong; 4 Doll. per Picul für Seide und 8 Doll. per Ton für Maßgut, — und früher nach **London**:

7½ Pfd. St. à 8 Pfd. St. per Tons für Seide, 5½ Pfd. St. für Thee und 6 Pfd. St. für Maßgut daselbst gezahlt hatte.

Ich füge endlich unter F. eine Aufstellung der hauptsächlichsten Befrachtungen bei, welche in den Monaten August und Oktober 1861 in den Chinesischen Häfen, sowie in Singapore und Bangkok zur Küstenfahrt und anderen kurzen Reisen stattgefunden haben, soweit mir dieselben aus verschiedenen Privatberichten bekannt geworden sind. Der August vorigen Jahres bezeichnete das Ende des Südwest-, der Oktober den vollen Eintritt des Nordost-Monsoon; — der August war ferner ein Monat regen Lebens im Chinesischen Frachtgeschäft, — im Oktober waren vom Norden her viele Schiffe auf den Markt geworfen worden, die bei dem stockenden Reishandel mit Bangkok und Saigon vergebens Beschäftigung suchten. Für **letztere Plätze** eignen sich Fahrzeuge von 5 à 10,000 Piculs Ladungsfähigkeit am besten[1]).

F. Verzeichniß der hauptsächlichsten Befrachtungen, welche in den Chinesischen Häfen Singapore und Bangkok in den Monaten August und Oktober 1861 zu kurzen Reisen erfolgt sind.

I. Im August 1861.

1. In Singapore.

Britt. Bark Mona, 396 Tons Reg. für Planken nach Shanghai à 15 Doll. per Ton;

Franz. Schiff Mayotte, 280 Tons Reg. für Reis von Saigon nach dem Canton-Fluß à 62½ Cts. per Pcl.;

Brit. Bark Constance, 574 Tons Reg. für Reis von Bangkok ebendahin à 58 Cts. per Pcl.;

Brit. Bark Thames, 660 Tons Reg. für Reis von der Bangkok-Rhede ebendahin à 55 Cts. per Pcl.;

Amerik. Schiff Herbert, 586 Tons Reg. für Reis von der Bangkok-Rhede ebendahin à 56 Cts. per Pcl.;

Amerik. Schiff Surprise, 1261 Tons Reg. nach Hongkong à 45 Cts. per Pcl. für Reis, à 8½ Doll. per Ton Maßgut;

Amerik. Bark Bertha, 576 Tons Reg. nach Hongkong à 40 Cts. per Pcl. für Reis, à 95 Cts. per Pcl. für Rattans;

[1]) In einer Nachschrift, datirt von Rangoon den 17. Februar 1862, bemerkt der Verfasser: „Schiffsfrachten sind hier augenblicklich sehr gut. Während man im September vorigen Jahres für Reis nach einem Britischen Hafen in direkter Fahrt 3 Pfd. St. 10 Sh. à 3 Pfd. St. 12 Sh. 6 Pce. und nach dem Kontinent 4 Pfd. St. à 4 Pfd. St. 10 Sh. per Ton zahlte, sind in voriger Woche mehrere Schiffe **hier** zu 4 Pfd. St. 10 Sh. nach Großbritannien und 4 Pfd. St. 15 Sh. nach dem Kontinent gechartert worden. Preußische Schiffe könnten in diesem Augenblick nach einem Ostseehafen 5 Pfd. St. per Ton bedingen.

Brit. Bark Lancaster, 654 Tons Reg. nach Hongkont und Whampoa, 55 Liegetage, à 6500 Doll. frei von Lösch- und Ladekosten;

Amerik. Schiff Cossack, 585 Tons Reg. nach Macao à 5000 Doll. im Ganzen;

Brit. Bark Gleam, 292 Tons Reg. nach Bangkok mit Kohlen à 1½ Doll. per Ton, von da mit Reis nach dem Canton-Fluß à 58 Cts. per Pcl.;

Hamb. Bark Malacca, 282 Tons Reg. für dieselbe Route à 1½ Doll. per Ton für Kohlen, 56 Cts. per Pcl. für Reis;

Dän. Bark Overmann, 300 Tons Reg. nach Bangkok und zurück à 2000 Dollar im Ganzen;

Brit. Brigg Susan Douglas, 114 Tons R. nach Bangkok und Hongkong für Reis à 62½ Cts. per Pcl.,

Brit. Bark Rory O'More, 295 Tons R., 5400 Pcl. Cap. nach Kongpoot, Macao und zurück nach Kongpoot à 4500 Doll. im Ganzen;

Hamb. Bark Saturnus nach Hongkong à 45 Cents per Pcl. für Reis;

Franz. Bark Malabar nach Mauritius à 37 Sh. 6 P. per Ton;

Span. Brigg Salve nach Manila à 12 Doll. per Ton.

2. In Bangkok (Siam).

Brit. Schiff Maggie Millers, 1332 Tons Reg. für 25,000 Pcl. Reis von der Rhede nach dem Canton-Fluß à 52½ Cts.;

Hannov. Bark Rheine, 330 Tons Reg. für dieselbe Reise à 57½ Cts.;

Amerik. Schiff Catherina, 610 Tons Reg., für dieselbe Reise à 57½ Cts.;

Amerik. Schiff Robin Hood, 1181 Tons Reg. für dieselbe Reise à 55 Cts.;

Amerik. Schiff Norseman, 811 Tons Reg. für dieselbe Reise à 55 Cts.;

Amerik. Schiff Mary Whitridge, 987 Tons Reg. für dieselbe Reise à 55 Cts.;

Amerik. Bark Homer, 420 Tons Reg. für 10,000 Pcl. von der Stadt nach Hongkong à 61½ Cts;

Dän. Bark Psyche, 250 Tons Reg. für 5200 Pcl. ebendahin à 66 Cts.

3. In Hongkong, Canton und Macao.

Brit. Bark Canada, 415 Tons Reg. nach Bangkok und zurück mit Reis à 55 Cts. per Pcl.;

Brit. Schiff Nova Bella, 391 Tons Reg. nach Bangkok und zurück mit Reis à 55 Cts.;

Brit. Schiff Alarie, 1262 Tons Reg. nach Bangkok und zurück mit Reis à 50 Cts.;

Dän. Schiff Migrator, 380 Tons Reg. nach Bangkok und zurück mit Reis à 60 Cts.;

Franz. Bark Aquitaine, 461 Tons Reg. nach Bangkok und zurück mit Reis à 57½ Cts;

Preuß. Schiff Ferd. Ries, 688 Tons Reg. nach Bangkok und zurück mit Reis à 55 Cts.;

Engl. Schiff Omer Pascha, 819 Tons Reg. nach Bangkok und zurück mit Reis à 52½ Cts.;

Amerik. Schiff Maury, 504 Tons Reg. nach Bangkok und zurück mit Reis à 60 Cts.;

Amerik. Bark Hollander, 498 Tons Reg. nach Bangkok und zurück mit Reis à 57½ Cts.;

Brit. Bark Earl of Hardwick, 247 Tons nach Australien ab Foochow à 1500 Pfd. Strl.;

Amerik. Schiff Samuel Fales, 752 Tons nach Australien ab Foochow à 2600 Pfd. Strl.;

Hamb. Bark Amazone, 345 Tons nach Tientsin à 3500 Doll. im Ganzen;

Dän. Brigg Isis, 225 Tons nach Adelaide ab Foochow à 4 Pfd. Strl. 15 Sh. per Ton;

Franz. Schiff Estelle u. Reine, 493 Tons R. nach Saigon und zurück für Reis à 60 Cts. per Pcl.;

Hannov. Brigg Neptun, 314 Tons R. für dieselbe Reise und Ladung à 65 Cts. per Pcl.;

Hannov. Bark Harburg, 345 Tons R. für dieselbe Reise und Ladung à 65 Cts. per Pcl.;

Dän. Brigg Thor, 204 Tons R. nach Ningpo à 1700 Doll. im Ganzen;

Dän. Brigg Wilhelmine, 155 Tons R. nach Tientsin à 2300 Doll. im Ganzen;

Holl. Schooner Henrietta Louisa, 192 Tons R. nach Kanagawa à 1000 Doll. per Monat;

Franz. Bark Marie, 252 Tons R. nach Ningpo und zurück à 3000 Doll. in full;

Hamb. Schooner Marie Philippine, 150 Tons nach Ningpo à 1100 Doll. in full;

Brit. Brigg Malakoff, 347 Tons R. nach Shanghai à 1700 Doll. in full;

Amerik. Schiff Zeingaro, 715 Tons R. nach Shanghai à 4000 Doll. in full;

Bremer Brigg Martin Luther, 200 Tons R. nach Tientsin und zurück à 3500 Doll. in full;

Brit. Brigg Hasty, nach Nagasaki und zurück à 4100 Doll. in full;

Portug. Schiff Pannella, 670 Tons R. nach Melbourne à 3 Pfd. Strl. per Ton.

4. In Amoy.

Hamb. Bark Joh. Kalkmann, 226 Tons R. auf 6 Monat à 1000 Doll. per Monat;

Hamb. Brigg Sidon, 216 Tons R. auf 4 Monat à 760 Doll. per Monat;

Holl. Bark Postillon, 347 Tons R. auf 4 Monat à 1000 Doll. per Monat;

Brit. Brigg Sabrina, 236 Tons R. auf 4 Monat à 1000 Doll. per Monat;

Oldenb. Schooner A. Herrmann, 145 Tons R. auf 4 Monat à 800 Doll. per Monat;

Hamb. Brigg Helene, 220 Tons R. nach Keelung und Shanghai, 30 Tage à 2100 Doll.;

Hamb. Bark Alliance, 4500 Pcl. Cap. nach Keelung und zurück, 30 Tage à 1700 Doll.;

Dän. Brigg Hercules, 4500 Pcl. Cap. nach Wanchew und zurück, 30 Tage à 1450 Doll.;

Dän. Bark Java, 7000 Pcl. Cap. auf 6 Monat à 1440 Doll. per Monat;

Hamb. Bark Nancy, 3500 Pcl. Cap. auf 6 Monat à 850 Doll. per Monat.

5. In Shanghai.

Brit. Bark Adriatic, 302 Tons R. nach Swatow und zurück, 50 Tage à 3300 Doll.;

Hamb. Schiff Elizabeth, 442 Tons R. nach Chefos, Swatow und zurück, 70 Tage à 5300 Doll.;

Hamb. Brigg Cuba, 212 Tons R. nach Chefos und Hongkong à 2700 Dollar;

Brit. Bark Armistice, 358 Tons R. zur Küstenfahrt à 1600 Doll. per Monat;

Holl. Bark Flora, 304 Tons R. zur Küstenfahrt à 1050 Doll. per Monat;

Brit. Bark Geelong, 396 Tons R. nach Nagasaki und zurück à 1700 Doll. im Ganzen;

Holl. Schooner (Dreimaster) Maria Elizabeth, 313 Tons R. nach Tientsin und zurück à 1000 Doll. per Monat;

Bremer Bark Amalia, 498 Tons R. nach Tientsin und Chefu à 6 Taels per Ton Maßgut, 40 Cts. per Pcl. dead weight;

Preuß. Bark Wodan, 235 Tons R. nach Amoy à 1 Doll. 10 Cts. und 1 Doll. 20 Cts. per Ball. Baumwolle, 30 Cts. per Pcl. dead weight;

Brit. Schiff Georgiana, 445 Tons R. nach Amoy à 1 Doll. 10 Cts. und 1 Doll. 20 Cts. per Ball. Baumwolle, 30 Cts. per Pcl. dead weight;

Brit. Bark J. Shepperd, 272 Tons R. nach Nagasaki à 5 Doll. per Ton für Maßgut, 30 Cts. per Pcl. für dead weight;

Brit. Bark Malacca, 600 Tons R. nach Nagasaki à 5 Doll. per Ton für Maßgut, 30 Cts. per Pcl. für dead weight;

Franz. Brigg Europe, 268 Tons R. nach Kanagawa à 6 Doll. per Ton für Maßgut, 40 Cts. per Pcl. für dead weight;

Brit. Schiff Teresa, 354 Tons R. nach Nagasaki à 25 Cts. per Pcl. für dead weight;

Brit. Bark W. H. Chandler, 292 Tons R. nach Newchwang à 25 Cts. per Pcl. für dead weight; 9 Doll per Ton für Maßgut;

Brit. Brigg Fawn, 154 Tons R. nach Newchwang à 8 Doll. 9 Cts. per Ton für Maßgut, 30 Cts. per Pcl. für dead weight;

Brem. Bark Madras, 300 Tons R. nach Newchwang à 8 Doll. 9 Cts. per Ton für Maßgut, 30 Cts. per Pcl. für dead weight;

Brit. Bark Romeo, 402 Tons R. nach Foochow à 25 Cts. per Pcl. für dead weight, 4 Doll. per Ton für Maßgut;

Brit. Schiff Ocean Mail, 630 Tons R. nach Foochow à 25 Cts. per Pcl. für dead weight, 4 Doll. per Ton für Maßgut.

6. In Swatow.

Hamb. Bark Notos, 500 Tons R. nach Shanghai mit 33 Tagen à 2000 Dollar.

II. Im Oktober 1861.

1. In Singapore.

Franz. Schiff Souvenir, 483 Tons R. für Planken nach Mauritius à 60 Frs. per 50 Kubikfuß;

Franz. Schiff Puget, 543 Tons R. für Planken nach Mauritius à 60 Frs. per 50 Kbf.;

Franz. Schiff Estelle u. Reine, 493 Tons R. für Planken nach Mauritius à 52 Frs.;

Brit. Bark Stag, 258 Tons R. für Planken nach Mauritius à 2 Pfd. Sterl. 10 Sh.;

Amerik. Bark Blondell, 630 Tons R. nach Mauritius mit Planken à 2 Pfd. Strl. per Ton von 50 Kbf.;

Amerik. Schiff Borneo, 773 Tons R. nach Mauritius mit Planken à 46 Sh. per Ton;

Amerik. Schiff Mercury, 850 Tons R. nach Mauritius mit Planken à 43 Sh. per Ton;

Amerik. Schiff Energy, 928 Tons R. nach Hongkong mit Holz à 10 Doll. per Ton;

Hamb. Bark Susanna, 310 Tons R. nach Hongkong à 35 Cts. per Pcl. für dead weight;

Span. Bark Maria Rosario, 254 Tons R. nach Manila à 12 Doll. per Ton;

Franz. Schiff La France, 650 Tons R. nach Penang und Calcutta, 40 Liegetage à 8250 Frs.;

Amerik. Schiff S. H. Talbot, 593 Tons R. nach Bangkok und Hongkong à 60 Cts. per Pcl Reis;

Brit. Bark Ocean Bride, 340 Tons R. nach Bangkok und zurück à $32\frac{1}{2}$ Cts. per Pcl. Reis;

Dän. Bark Overmann, 300 Tons R. nach Bangkok und zurück à 1000 Doll. per Monat;

Brit. Bark Pathfinder, 395 Tons R. nach Bangkok und zurück à 3300 Doll. in Allem;

Brit. Bark Douglas, 291 Tons R. nach China und zurück à 1200 Doll. per Monat.

2. In Bangkok.

Brit. Brigg Nil Desperandum, 286 Tons R. für 6000 Pcl. Reis nach Hongkong à 62½ Cts. per Pcl.;

Amer. Bark Quick Step, 525 Tons R. für 12,000 Pcl. Reis von der Rhede nach Hongkong à 55 Cts. per Pcl.;

Amer. Schiff Nautilus, 554 Tons R., dieselbe Ladung nach dem Canton-Fluß à 47½ Cts. per Pcl.

3. In Hongkong, Canton und Macao.

Hamb. Bark Miranda, 340 Tons R. von Foochow nach Australien à 8 Pfd. Strl. per Ton.;

Hamb. Bark Norma, 381 Tons R. nach Bangkok und zurück mit Reis, à 50 Cts. per Pcl.;

Hamb. Schiff Horizont, 426 Tons R. nach Bangkok und zurück mit Reis, à 50 Cts.;

Hamb. Brigg Cuba, 212 Tons R. nach Bangkok und zurück mit Reis, à 55 Cts.;

Dän. Bark Emma, 267 Tons R. nach Bangkok und zurück mit Reis, à 55 Cts.;

Dän. Bark Candau, 400 Tons R. nach Shanghai à 4½ Doll. per Ton. Maßgut, 25 Cts. per Pcl. dead weight;

Hamb. Schiff Aar, 338 Tons R. nach Shanghai à 2300 Doll. in Allem;

Hamb. Brigg Helene, 220 Tons R. nach Ningpo à 4½ Doll. per Ton. Maßgut, 25 Cts. per Pcl. dead weight;

Brem. Schooner-Brigg Argo, 220 Tons R. nach Ningpo à 1700 Doll. im Ganzen;

Holl. Bark Stadt Leiden, 436 Tons R. nach Batavia und Samarang, à 4000 Fl.;

Brit. Bark Rajah of Sarawak, 484 Tons R. nach Batavia und Samarang, à 5000 Fl.;

Franz. Schiff Estelle und Reine, 493 Tons R. nach Singapore, à 500 Doll.;

Hann. Bark Rheine, 330 Tons R. nach Ningpo, à 2000 Doll.;

Hamb. Bark Ophelia, 345 Tons R. nach Bangkok und zurück mit Reis, à 60 Cts. per Pcl.;

Hamb. Brigg Marie Wilhelmine, 270 Tons R. für dieselbe Reise, à 55 Cts. per Pcl.;

Dän. Brigg. Friedrich, für dieselbe Reise, à 60 Cts. per Pcl.;

Amer. Schiff Robin Hood, 1181 Tons R. für dieselbe Reise, à 50 Cts. per Pcl.;

Amer. Schiff Norsemann, 811 Tons R. für dieselbe Reise, à 50 Cts. per Pcl.;

Amer. Schiff Raven, 714 Tons R. für dieselbe Reise, à 50 Cts. per Pcl.;

Hamb. Schooner-Brigg Marie Philippine, 150 Tons R. auf 6 Monat, à 775 Doll. per Monat;

Hamb. 3 M. Schooner Clipper, 200 Tons R. auf 4 Monat, à 1160 Doll. per Monat;

Dän. Brigg Hercules, 230 Tons R. auf 20 Tage à 900 Doll. in Allem.

4. In Amoy.

Preuß. Bark Wodan, 235 Tons R. nach Ningpo und zurück, 35 Tage, à 2000 Doll.;

Hamb. Brigg Vesta, 250 Tons R. nach Tamsuy und Macao, 30 Tage, à 2000 Doll.;

Hamb. Schooner Sophia Frederica, 150 Tons mit 2500 Pcl. nach Tamsuy und zurück, 20 Tage, à 1700 Doll. in full.;

Dän. Brigg Wilhelm, 160 Tons mit 3500 Pcl. nach Pong Han und zurück, 25 Tage, à 1225 Doll. in full.;

Dän. Brigg Thorwaldsen, 139 Tons mit 3000 Pcl. nach Takow, Wanchew und zurück, 30 Tage, à 1500 Doll.;

Holl. Schooner Biutang Batavia, 200 Tons mit 4000 Pcl. nach Taiwan und zurück, 22 Tage, à 1250 Doll. in Allem;

Preuß. Schooner Amoy Trader, 100 Tons mit 2000 Pcl. nach Takow und zurück, 22 Tage, à 800 Doll. in Allem;

Brit. Bark Mary Russel Milford, 519 Tons nach Shanghai, à 30 Cts. per Pcl.;

Hamb. Bark George Henry, 7000 Pcl. Cap. nach Taiwan, Ningpo und zurück, 45 Tage, à 5000 Doll.;

Hamb. Bark Anna, 5000 Pcl. Cap. nach Wanchew und zurück, 30 Tage, à 1700 Doll.;

Ruff. Schiff Allstar, 766 Tons R. nach Hongkong und Macao, 25 Tage, à 2000 Doll.;

Brit. Bark Mona, 396 Tons R. nach Hongkong, 15 Tage, à 800 Doll.

5. In Shanghai.

Norweg. Brigg Rauma, 254 Tons R., à 1000 Doll. per Monat zur Küstenfahrt;

Preuß. Schooner Salamander, 1000 Doll. per Monat zur Küstenfahrt;

Dän. Bark Magniperb, 500 Tons R. à 1650 Doll. per Monat zur Küstenfahrt;

Hamb. Bark Saturnus, 444 Tons R. à 1300 Doll. per Monat zur Küstenfahrt;

Hamb. Bark Nordstern, 1450 Doll. per Monat zur Küstenfahrt;

Hamb. Brigg Greta, 203 Tons R. à 1000 Doll. per Monat zur Küstenfahrt;

Hamb. Brigg Ora, 145 Tons R. à 1100 Doll. per Monat zur Küstenfahrt;

Hamb. Bark Malabar, 322 Tons R. à 3600 Doll. nach Amoy, Swatow und zurück, 40 Liegetage;

Hamb. Bark Notos, 500 Tons R. à 3500 Doll. nach Cheefoo und Swatow, 45 Liegetage;

Hamb. Bark Melbourne, 372 Tons R. à 3000 Doll. nach Wanchew;

Brem. Brigg Emma, 110 Tons R. à 2150 Doll. nach Taku.

6. In Swatow.

Brem. Bark Felix, 353 Tons R. nach Shanghai und zurück, 55 Tage, à 4000 Doll.;

7. In Ningpo.

Brem. Schooner-Brigg Argo, 220 Tons R. nach Hongkong und Whampoa, 25 Liegetage, à 2200 Doll.;

Dän. Brigg Thor, 204 Tons R. in Monatscharten à 1100 Doll. per Monat;

Dän. Bark Emma, nach Foochow, 15 Liegetage, à 2600 Doll. in Allem.

Gesetzgebung.

Bestimmung der Befugnisse verschiedener Zollämter in Belgien.

Die Nummer 77 des Moniteur Belge enthält den nachstehenden, vom 10. März datirten Königlichen Erlaß:

Art 1. Ein Zollamt wird zu Athus (Luxemburg) errichtet.

Dasselbe rangirt in der sechsten Klasse, und seine Befugnisse regeln sich nach der beifolgenden Uebersicht.

Art. 2. Die Straße von Luxemburg nach Aubange über Athus tritt als Weg zur Einfuhr und Ausfuhr über das Zollamt von Aubange außer Wirksamkeit.

Art. 3. Die gegenwärtigen Befugnisse der Zollämter von Houcke (West-Flandern), von Loozen und Smeermaes (Limburg) und von Frassem und Florenville (Luxemburg) werden nach Maßgabe der beifolgenden Uebersicht erweitert.

Art. 4. Das Zollamt von Strybeek (Antwerpen) wird zur Ausfuhr von inländischem Bier mit Accisevergütung geöffnet.

Befugnisse der Zollämter und Zollstraßen.

Laufende Nummer.	Zollämter.	Beim Eingange: Deklaration. Beim Ausgange: Letzte Visitation.	Leichterung von Schiffen.	Beim Eingange: Abschreibung, Revision und Zahlung. Beim Ausgange: Anschreibung u. Revision.	Grenzbezirk. Beim Eingange für die täglichen Bedürfnisse der Einwohner: Deklaration, Revision und Zahlung. Beim Ausgange der Erzeugnisse des Grenzbezirks: Anschreibung u. Revision.	Durchfuhr.	Entrepots.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1	Athus [1]).	D. und A.[1]) Zu Lande: Die Straße von Luxemburg nach Aubange über Athus. Nach Athus.	—	D. und A. Zu Lande: Die in Kol. 3 bezeichnete Straße.	—	D. und A. Beim Ein- und Ausgange.	—
2	Houcke.	D. Auf Flüssen: Der Schleusenkanal nach Brügge. Nach Brügge. D. Zu Lande: Der Weg längs desselben Kanals, auf der Seite, wo das Zollamt sich befindet. Nach Houke, für Fische, Vieh, Getreide, Kartoffeln und eingangszollfreie Waaren.	—	D. Auf Flüssen: Der in Kol. 3 bezeichnete Kanal für Fische, Vieh, Getreide, Kartoffeln und eingangszollfreie Waaren. D. Zu Lande: Der in Kol. 3 bezeichnete Weg.	D. und A. Auf Flüssen und zu Lande: Die in Kol. 3 bezeichneten Wege.	D. Beim Eingange und Ausgange über den Schleusenkanal nach Brügge. A. Beim Eingange und Ausgange, auf denselben Wege, nur für Wein.	—
3	Loozen.	—	—	—	—	D. Zu Lande: Beim Eingange für Vieh und Pferde.	—
4	Smeermaes.	—	—	—	—	D. und A. Zu Lande: Die Chaussee v. Mastricht nach Venloo.	—
5	Frassem.	—	—	—	—	D. Beim Eingange und Ausgange für Vieh und Pferde.	—
6	Florenville.	—	—	—	—	D. und A. Beim Eingange und Ausgange.	—

[1]) Das Zollamt von Athus tritt an Stelle desjenigen von Aubange als Deklarationsstelle in Beziehung mit Arlon hinsichtlich des zu ermäßigten Zollsätzen stattfindenden Eingangs von Eisen und Getreide, welche aus dem Großherzogthum Luxemburg herstammen.

Emission von Papiergeld in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Die beiden Häuser des Kongresses haben sich nach langen Debatten über die Bill zur Emission von Papiergeld der Vereinigten Staaten zum Belaufe von 150 Millionen Dollars geeinigt und die Bill ist nach Genehmigung derselben durch den Präsidenten im National Intelligencer als Gesetz veröffentlicht worden.

Ihre wesentlichsten Bestimmungen lauten dahin:

Sect. 1 ermächtigt den Schatz-Sekretair, auf den Kredit der Vereinigten Staaten für 150 Millionen Dollars unverzinsliche, an den Inhaber bei der Staatskasse der Vereinigten Staaten zahlbare Noten (United States notes) in Apoints von be-

[1]) Droits de douane et droits d'accise.

liebiger Höhe, jedoch nicht unter fünf Dollars, auszugeben. Von jener Summe sollen 50 Millionen an Stelle der in Gemäßheit der Akte vom 17. Juli 1861 emittirten, auf Sicht zahlbaren Kassenscheine (demand treasury notes) treten, welche letzteren daher innerhalb möglichst kurzer Frist wieder einzuziehen und außer Kours zu setzen sind. So lange noch beide Arten von Noten im Umlaufe sind, darf ihr Gesammtbetrag in keinem Falle die Summe von 150 Millionen Doll. überschreiten.

Sect. 2. Um den Schatz-Sekretair in den Stand zu setzen, die Kassenscheine und die schwebende Schuld der Vereinigten Staaten zu fundiren, wird demselben die Ermächtigung ertheilt, auf den Kredit der Vereinigten Staaten Koupon-Obligationen oder Staatsschuldscheine (coupon bonds or registered bonds) bis auf Höhe von 500 Millionen Doll. auszugeben, welche von der Verwaltung nach fünf Jahren wieder eingelöst werden können, sonst aber zwanzig Jahre a dato zahlbar sind, und sechs Prozent Zinsen tragen.

Sect. 3 handelt von der Form, in welcher das neue Papiergeld auszufertigen ist.

Sect. 4 bestimmt, daß der Schatz-Sekretair Vereinigte Staaten-Noten auf mindestens 30 Tage und in Summen von nicht unter 100 Doll. als Depositum annehmen kann; die Deponenten erhalten dafür Certifikate, welche ihnen mit 5 Prozent verzinst werden, und sind jederzeit berechtigt, mit zehntägiger Kündigung ihre Noten zurückzufordern. Es ist jedoch in das Belieben des Schatz-Sekretairs gestellt, die Verzinsung dieser Deposita aufhören zu lassen, und es soll der gesammte Betrag derselben niemals über 25 Millionen Doll. betragen.

Sect. 5. Alle Zölle für eingeführte Waaren müssen entweder in Münze, oder in den auf Sicht zahlbaren Kassenscheinen, welche vor Erlaß dieses Gesetzes ausgegeben und zur Bezahlung der öffentlichen Abgaben gesetzlich verwendbar sind, berichtigt werden. Das auf diese Weise eingehende baare Geld soll zu einem besonderen Fond angesammelt und wie folgt verwendet werden: 1) zur Bezahlung der Zinsen der Obligationen und Noten der Vereinigten Staaten; 2) zu dem Aufkaufe oder der Einlösung von 1 Prozent der gesammten Schuldenmasse der Vereinigten Staaten, welche vom 1. Juli 1862 in jedem Fiskaljahre geschehen soll, um einen Tilgungsfond zu bilden, dessen Zinsen wiederum auf gleiche Weise zu verwenden sind; 3) der Rest soll in die Staatskasse der Vereinigten Staaten fließen.

Sect. 6 und 7 enthalten die Strafbestimmungen für Fälschung und unbefugte Ausgabe von Noten, Obligationen, Koupons ꝛc. der vorgedachten Arten.

Die Bestimmungen des Gesetzes, welche zur Erhaltung des National-Kredits im Inlande sowohl als im Auslande berechnet sind, treffen auch den fremden Importhandel, indem gemäß Sect. 5 die Eingangszölle auf fremde Waaren in baarer Münze und in den früher emittirten Kassenscheinen (demant notes) bezahlt werden sollen, wovon für 50 Millionen Doll. in Cirkulation sich befinden, welche bei allen öffentlichen Kassen in Zahlung angenommen werden müssen. Sobald diese Noten aber bei den Zollämtern von der Regierung eingezogen sein werden, kann die Zahlung der Eingangszölle nur in baarem Gelde geschehen, welches in Folge der Suspension der Baarzahlungen der Banken bereits auf 2 bis 3 Prozent Prämie gestiegen ist, welche letztere also für die Importeurs einer entsprechenden Erhöhung des Tarifs gleichkommt.

Der Courier des Etats-Unis vom 27. Februar enthält eine kurze Kritik dieser Maßregel. Er sagt: »Nach dem ursprünglichen Entwurf sollten die Vereinigten Staaten-Noten gesetzliches Zahlungsmittel ohne irgend welchen Vorbehalt werden, und sowohl die Regierung als die Privaten unter allen Umständen zu deren Annahme verpflichtet sein. Das Gesetz vom 25. Februar hat den Zwangskours des neuen Papiergeldes zwar im Prinzip aufrecht erhalten, es macht aber eine wichtige Ausnahme von demselben: die Zölle müssen von den Importeuren in baarem Gelde bezahlt werden, und die Staatskasse ihrerseits ist verpflichtet, die Zinsen der öffentlichen Schuld in Münze zu bezahlen, wozu ihr die Zolleinnahmen die Mittel verschaffen sollen. — Dieses Arrangement ist unserer Anschauung nach weder gerecht noch zweckmäßig. Es legt dem Aktivhandel unter der Form der zur Erlangung des Goldes erforderlichen Prämie eine Zusatzsteuer auf, um auf solche Weise die Staatskasse zum ausschließlichen Vortheil der Inhaber von Staatsschuldscheinen, mit anderen Worten der Kapitalisten, mit baarem Gelde zu versehen. Die letzteren machen folgeweise einen zweifachen Gewinn, indem sie den Importeuren das baare Geld mit Agio verkaufen, welches sie demnächst aus der Staatskasse al pari ausgezahlt erhalten. Zugleich wird dadurch, daß der Handel in die Nothwendigkeit geräth, sich zur Berichtigung der Zölle Kontanten zu verschaffen, einen künstlichen Bedarf nach baarem Gelde hervorgerufen, mithin der Kours desselben in die Höhe getrieben und eine Entwerthung des Papiergeldes herbeigeführt. Während also die Nachtheile des Zwangskourses bestehen bleiben, werden die von demselben gehofften Vortheile völlig annullirt. — Der Kongreß hat seinen Fehler eingesehen und versucht, denselben zu remediren. Ein in der letzten Stunde eingebrachtes Amendement bestimmt, daß die gegenwärtig im Umlaufe befindlichen 50 Millionen Kassenscheine das Vorrecht der Annahme bei den Zollämtern behalten sollen. Dadurch wird das Verhältniß noch komplizirter, aber keineswegs besser gemacht. Es folgt daraus, daß das auf diese Weise begünstigte Papier thatsächlich den Werth des Goldes erhält, da die Regierung es zu gleichem Werth mit dem baaren Gelde annimmt, während die neuen Noten sofort in eine untergeordnete Stellung herabsinken. Ueberdies wird die Verwaltung in die unangenehme Lage gebracht, mehrere Monate lang nur die Kassenscheine der früheren Emission einzulassen, während sie die Zinsenzahlungen im Golde leisten muß. Sie neutralisirt auf diese Weise die Hülfsquelle, welche sie sich schaffen wollte, und eröffnet sich die Aussicht nachtheiliger Operationen, um ihren Verpflichtungen genügen zu können. — Wir wissen nicht, welche Rolle der Einfluß der Spekulanten bei der definitiven Gestaltung dieser Maßnahmen gespielt haben mag; aber wenn sie selber die neuen Anordnungen diktirt hätten, so würden dieselben nicht vollständiger zu ihrem Vortheil haben ausfallen können.«

Da durch die lange Berathung des Gesetzes vom 25. Februar d. J. die Regierung außer Stande war, die dringendsten Forderungen ihrer Gläubiger zu zahlen, welche nicht abwarten können, bis die neuen Noten fabrizirt sein werden, so hat der Finanz-Minister Chase unterm 26. Februar beim Kongresse den Antrag gestellt, daß er zur Befriedigung der dringendsten Schulden zum Betrage von etwa 26,000,000 Doll. autorisirt werde, den Gläubigern 6 Prozent In-

teressen tragende Schuldscheine nicht unter 1000 Dollars in Zahlung zu geben, welche während eines Jahres eingelöst werden sollen. — Auch diese Maßregel ist vom Kongreß genehmigt worden.

Dagegen ist der langbeabsichtigte Gesetzes-Vorschlag für die Erhebung von direkten Steuern bis jetzt weder dem Kongresse zur Berathung vorgelegt, noch veröffentlicht worden.

Nationalisirung fremder Schiffe in Belgien.

(Moniteur Belge Nr. 89.)

Leopold, König der Belgier ꝛc.

Nach Durchsicht Unseres Erlasses vom 28. Februar 1846, abgändert durch Unsere Erlasse vom 18. Semtember 1847[1]), betreffend die Nationalisirung fremder Schiffe,

Nach Durchsicht des §. 4 zum Artikel 2 des Gesetzes vom 14. März 1819,

Auf den Vorschlag Unserer Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen,

Haben beschlossen und beschließen:

An die Stelle Unserer Erlasse vom 28. Februar 1846 und vom 18. September 1847 treten nachfolgende Bestimmungen:

Art. 1. Im Auslande erbaute Schiffe jeder Art können nationalisirt werden, vorausgesetzt, daß sie von guter Beschaffenheit und seetüchtig sind.

Art. 2. Die Anträge auf Nationalisirung, versehen mit dem in den Artikeln 5 und 6 des Gesetzes vom 14. März 1819 bezeichneten Eigenthums-Nachweise sind an den Minister der auswärtigen Angelegenheiten zu richten.

Sie müssen den Namen, Vornamen, Stand oder Gewerbe, Wohn- und Aufenthaltsort des Antragstellers, den Namen, die Gattung, Tragfähigkeit und Takelung des Schiffs, sowie die Angabe der Flagge enthalten, unter welcher das Schiff zuletzt gesegelt ist.

Art. 3. Nach erfolgter Anerkennung der Richtigkeit dieser Schriftstücke ernennt der Minister der auswärtigen Angelegenheiten zwei Sachverständige, um die Beschaffenheit des Schiffs zu prüfen, und dessen Zustand festzustellen, was möglichst in derselben Weise geschehen soll, welche für die unter Genuß der Zollvergütung, nach Maßgabe des Gesetzes vom 7. Januar 1837, erbauten Schiffe vorgeschrieben war.

Die jedem Sachverständigen zukommende Entschädigung ist auf 10 Frcs. für den Tag der Versäumniß festgesetzt: sie kann unter diesen Betrag für jedes Schiff, wie lange auch die Besichtigung dauert, nicht herabgesetzt werden. Sie ist von den Eigenthümern des Schiffs nach beendigtem Geschäft zu entrichten.

Art. 4. Das Protokoll über den Befund der Sachverständigen ist durch Vermittelung des Provinzial-Gouverneurs dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten einzureichen.

Wenn aus dieser Verhandlung sich herausstellt, daß die in den vorstehenden Artikeln vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt sind, so wird dieselbe mit den übrigen Schriftstücken dem Finanz-Minister übersendet, welcher der Erledigung des Antrages sich zu unterziehen hat.

[1]) Hand.-Arch. 1847 II. S. 426.

Art. 5. Die Nationalisirung wird durch einen Königlichen Erlaß ausgesprochen. Vor der Aushändigung des Beilbriefs muß der Betheiligte dem Finanz-Minister die Quittung über die Entrichtung der Eingangsabgaben für das nationalisirte Schiff einreichen.

Art. 6. Die vorstehenden Bestimmungen entbinden die Betheiligten nicht davon, sich Behufs Erlangung der Beilbriefe nach dem vorangeführten Gesetze vom 14. März 1819 zu richten.

Art. 7. Unsere Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen sind, jeder an seinem Theile, mit der Ausführung des gegenwärtigen Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Laeken, den 26. März 1862.

Statistik.

Waarenverzollungen und Niederlagsverkehr der Schweiz im Jahre 1861.

Der vor Kurzem veröffentlichten amtlichen Kommerzialstatistik der Schweizerischen Eidgenossenschaft entnehmen wir die nachstehende Zusammenstellung der im Jahre 1861 zur Ein- und Aus- und Durchfuhr verzollten Waaren, sowie des Entrepotverkehrs mit dem Bemerken, daß von den einzelnen Waarengattungen nur die wichtigeren namentlich hervorgehoben sind, außerdem aber für jede Abtheilung des Tarifs die Gesammtziffer der Verzollungen angegeben ist. Eine summarische Uebersicht der Resultate des Vorjahres wurde im vorigen Jahrgange d. Bl. (Bd. I. S. 592) mitgetheilt.

I. Einfuhr.

Abtheilung A.

Vom Stück taxirte Gegenstände:	Zollansatz. Cent.	1861. Stück.	1860. Stück.
Kälber, kleine, aus Sardinischen Staaten	5	14,921	17,055
Pferde	300	3,264	3,766
Rindvieh	50	57,675	67,314
Schafe und Lämmer	10	26,436	25,080
Schafe und Lämmer aus Sardinischen Staaten	5	28,021	29,644
Schweine unter 80 Pfd. Gewicht	10	35,115	32,519
Schweine unter 80 Pfd. Gewicht aus Sardinischen Staaten	5	6,698	5,137
Schweine über 80 Pfd. Gewicht	50	22,142	18,404
Im Ganzen Abth. A.		211,372	217,706

Abtheilung B.

Vom Werth taxirte Gegenstände:	pCt.	1861. für Franken	1860. für Franken
Fuhrwerke und Gefährte jeder Art, Luxusschlitten und Gondeln	10	95,618,91	83,702,89
Mühlsteine	2	103,478,88	82,314,30
Oekonomie- und Lastwagen, Schlitten und Schiffe und einzelne Bestandtheile zu solchen	5	37,926,03	35,161,50
Wagons, Personen- und Güterwagen für Eisenbahnen	1½	196,116,70	186,254,50
Im Ganzen Abth. B.		457,102,19	418,536,97

Abtheilung C. I.

Von der Zugthierlast taxirte Gegenstände:	Zollansatz Cent.	1861. Zugthierlasten	1860. (à 15 Ctr.)
Bausteine, gemeine behauene	15	25,734,5	29,283,10
Brenn-, Bau- und gemeines Nutzholz	15	99,990,8	90,859,14
Bretter, Latten, Schindeln und Rebstecken	60	33,255,3	33,585,2
Dachziegel und Backsteine	60	18,745,13	19,017,5
Kalk und Gyps, gebrannt oder gemahlen	60	24,332,11	24,439,11
Kartoffeln	15	17,379,8	25,188,5
Koke und Torf, Braunkohle, Steinkohle	15	213,869,11	151,398,11
Im Ganzen Abth. C. I.		480,360,10	416,816,3

Abtheilung C. II.

Vom Centner taxirte Waaren:	Zollansatz. Ctr.	1861. Ctr.	1860. Ctr.
Amlung	30	26,986,81	29,670,85
Baumwolle, rohe, und deren Abfälle	30	294,441,31	332,040,70
Baumwollentücher und Tüll, gebleichte, gefärbte, bedruckte oder appretirte	800	24,959,96	27,445,09
Branntwein, Weingeist und andere geistige Getränke in Fässern	350	105,472,37	88,839,55
Butter aller Art; Schweineschmalz, genießbares	75	37,548,01	34,784,99
Cichorienkaffee	150	56,134,77	55,215,09
Eisen, geschmiedetes, gezogenes oder gewalztes	100	152,142,22	126,295,66
Eisen, rohes, in Masseln; Brucheisen und Eisenspäne, Stahlmasseln	30	149,235,91	119,463,40
Eisenblech, rohes, nicht besonders genanntes	150	45,224,02	40,050,42
Eisenguß, ganz unverarbeiteter, wie Platten, Oefen, Räder u. dgl.	75	42,912,39	58,608,69
Eisen- und Stahlwaaren, roh, ohne Politur oder Firniß	350	35,764,89	32,571,05
Farbhölzer, Farbwurzeln, Farbrinde, Farbkräuter und Farbbeeren, im ganzem, unzerkleinertem Zustand.	30	32,169,46	33,095,59
Farbhölzer, Farbwurzeln, Farbrinde, Farbkräuter, Farbbeeren in zerkleinertem Zustande, geraspelt, gerieben oder gemahlen	75	16,203,28	14,702,46
Flachs, Hanf und Werg, roh oder gehechelt	30	16,437,46	16,074,57
Gerstenmalz	30	39,204,54	27,213,91
Getreide und Hülsenfrüchte	15	3,263,316,21	3,113,081,36
Kaffee und Kaffeesurrogate	150	156,203,24	130,060,74
Kalk, hydraulischer, gemahlen	15	149,432,85	177,372,11
Krapp, roh oder gemahlen	30	33,479,77	39,279,81
Mehl von Getreide, Reismehl	50	315,252,62	502,657,86
Oel, gemeines, fettes, ungenießbares, zu industriellen Zwecken, zum Brennen oder Schmieren	30	163,196,20	152,434,06
Reis	15	80,511,21	102,032,40
Sämereien	15	47,531,10	81,491,92
Salz (Kochsalz, Viehsalz und Salzsoole)	15	240,363,85	253,851,61
Seide, rohe, und Floretseide, gekämmt, gesponnen oder gedreht	350	21,049,82	22,254,19
Seidenkokons und Seidenabfälle	30	14,011,46	13,624,76
Seidene und floretseidene Stoffe und Fabrikate, halbseidene (deren Hälfte oder mehr der Fäden seidene sind)	1500	2,081,35	2,043,85
Seife, Oelseife, gemeine	75	30,830,65	35,881,13
Soda, roh oder gereinigt	30	51,575,91	53,006,23
Tabak in Blättern und Karotten	350	87,260,35	86,330,77
Töpferwaaren, feine, von Fayence, Steingut oder Porzellan	800	13,938,71	15,150,32
Wein in Fässern	150	755,830,11	568,425,67
Wollentücher, Wollengewebe und gewirkte Wollenwaaren, gedruckte Wollenzeuge; Flanelle	800	31,183,31	31,616,79
Zucker und roher Syrup	350	213,015,40	205,850,74
Im Ganzen Abth. C. II		7,712,722,50	7,570,866,97
Zollfreie Einfuhren:			
Für Eisenbahnen bestimmte Gegenstände		279,652,63	274,557,92
Landesprodukte aus dem Pays de Gex		486,770	460,885
Im Ganzen zollfreie Einfuhr		779,799,04	748,593,22

II. Ausfuhr.

Abtheilung A.

Vom Stück taxirte Gegenstände:	Zollansatz. Cent.	1861. Stück.	1860. Stück.
Rindvieh	50	46,866	46,520
Schafe und Lämmer	5	9,955	10,965
Schweine unter 80 Pfd. Gewicht	5	14,221	20,236
Im Ganzen Abth. A.		84,716	90,281

Abtheilung B.

Vom Werth taxirte Gegenstände:	pCt.	1861. für Franken.	1860. für Franken.
Holz, gesägtes, oder geschnittenes; vorgearbeitetes Nutzholz	3	2,699,823,61	2,226,632,55
Holz, rohes, oder nur beschlagenes, Flößholz, gemeines	5	3,986,056,81	3,382,586,05
Holzkohlen	3	501,858,04	489,828,38
Im Ganzen Abth. B.		7,187,738,46	6,098,546,98

Abtheilung C. I.

Von der Zugthierlast taxirte Gegenstände:	Zollansatz. Cent.	1861. Zugthierlasten.	1860.
Gyps, roh, gebrannt oder gemahlen	15	7,572,12	8,219,10
Heu und Stroh	30	4,275,7	3,333,9
Kalk, Ziegel, Backsteine, Schiefer, behauene Steine, Mühl- und Schleifsteine	15	15,055,4	11,571,7
Steinkohlen, Braunkohlen	30	9,847,12	5,275,5
Im Ganzen Abth. C. I.		54,716,1	42,667,12

Abtheilung C. II.

Vom Centner taxirte Waaren:	Zollansatz. Cent.	1861. Ctr.	1860. Ctr.
Baumwollentücher	10	162,122,97	165,990,62
Felle und Häute, rohe	80	39,948,92	35,709,45
Getreide und Hülsenfrüchte	10	39,827,18	28,213,35
Käse	10	166,857,22	146,789,36
Maschinen und Maschinenbestandtheile	10	64,763,57	48,480,01
Seide	10	6,829,12	6,066,29

Handel und Schifffahrt Schwedens im Jahre 1860.

(Fortsetzung.)

Der Umfang, in welchem die Norwegische und fremde Schifffahrt an dem Verkehr mit Schweden im Jahre 1860, verglichen mit 1859, Theil genommen, ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

Nationalität der Schiffe:	1859 Anzahl	1859 Lasten	1860 Anzahl	1860 Lasten
Norwegische	1588	166,763	1841	199,304
Finnische	750	34,621	676	32,135
Russische	37	378	41	657
Preußische	162	15,949	58	5,524
Dänische	1100	25,704	1272	30,082
Mecklenburgische	141	15,776	64	6,994
Lübeckische	5	510	3	158
Hamburgische	19	1,896	17	1,274
Bremische	4	734	3	460
Hannoversche	171	8,018	199	8,848
Niederländische	131	7,574	19	8,466
Belgische	—	—	2	192
Großbritannische	366	36,848	332	37,229
Französische	85	5,876	101	6,922
Spanische	1	82	4	509
Portugiesische	1	96	—	—
Italienische	—	—	1	114
Nordamerikanische	19	5,596	18	5,118

Handelsverkehr mit den einzelnen Ländern.

1. Preußen.

Der Werth der Einfuhr Schwedens aus Preußen berechnete sich im Jahre 1859 auf 1,042,000 Rthlr. und ist für 1860 zu 963,000 Rthlr. angegeben. Hiervon fallen 756,000 Rthlr. auf 39 Schwedische, 96,000 Rthlr. auf 11 Preußische und 111,000 Rthlr. auf 1 Norwegisches, 6 Dänische, 2 Hannoversche und 1 Englisches Schiff.

Der berechnete Werth der Ausfuhr nach Preußen betrug im Jahre 1860 1,758,000 Rthlr. Dieser Betrag ist um 552,000 Rthlr. geringer als der Werth der Ausfuhr im Jahre 1859 und zugleich der niedrigste, welcher während der letztverflossenen zehn Jahre vorgekommen ist. Die Ausfuhr wurde im Jahre 1860 von 117 Schwedischen Schiffen mit einem Ladungswerth von 1,649,000 Rthlr., 3 Norwegischen mit 12,000 Rthlr., 4 Preußischen mit 59,000 Rthlr. und von 1 Finnischen, 2 Dänischen und 2 Niederländischen mit zusammen 38,000 Rthlr. bewerkstelligt.

Aus Preußischen Häfen wurden eingeführt:

		1859.	1860.
Wolle	Pfd.	65,276	11,724
Zink	„	262,744	244,702
Eichen-, Buchen- ꝛc. Holz	Werth Rthlr.	18,973	6,117
Bretter und Planken	„ „	15,375	1,500
Oel	Pfd.	196,285	475,746
Getreide	Kubf.	76,448	72,278
Sprit: Alkohol	Pfd.	153,763	45,740
Bücher	Werth Rthlr.	38,282	68,985
Sämereien	„ „	114,391	130,024
Bleiweiß	Pfd.	105,000	119,177
Kleider	Werth Rthlr.	52,031	57,633
Geräthschaften und Maschinen	„ „	23,588	27,922
Thran und Speck	Pfd.	55,846	15,534
Essig	Kannen	32,668	42,328

Nach Preußischen Häfen wurden ausgeführt:

		1859.	1860.
Stabeisen	Ctr.	78,253	85,342
Kanonen ꝛc.	„	132	350
Eisenblech, verzinntes und unverzinntes	„	116	182
Roheisen zum Umschmelzen und Pflugschaareisen	„	130	91
Nägel	„	71	51
Brucheisen	„	1,974	—
Stahl	„	209	893
Kupfer, gares und Bruch	„	5,565	5,685
Theer	„	4,127	2,834
Pech	„	202	438
Bretter und Planken	Dzd.	39,221	2,947
Kupfernickel	Pfd.	33,158	125
Getreide	Kbf.	410,919	33,688
Kalk	„	34,614	28,058
Bücher, Schwedische	Werth Rthlr.	9,443	1,326

Sieht man von den Reisen der zwischen Schweden und Pommern gehenden Postdampfboote ab, so sind Schwedische Schiffe in Preußischen Häfen angekommen:

			1859.	1860.
aus Schweden:				
	beladen:	Zahl	126	86
		Last	3342	2192
	in Ballast:	Zahl	6	6
		Last	217	303
aus fremden Häfen:				
	beladen:	Zahl	50	23
		Last	2281	1235
	in Ballast:	Zahl	31	31
		Last	1328	1552
	in Summa	Zahl	213	146
		Last	7168	5282

und aus Preußischen Häfen ausgelaufen:

			1859.	1860.
nach Schweden:				
	beladen:	Zahl	21	11
		Last	694	334
	in Ballast:	Zahl	103	60
		Last	2625	1591
nach fremden Häfen:				
	beladen:	Zahl	80	74
		Last	3504	3350
	in Ballast:	Zahl	15	1
		Last	562	23
	in Summa	Zahl	219	146
		Last	7385	5298

Aus der nachstehenden Uebersicht ergiebt sich das Verhältniß der Schwedischen Schifffahrt nach und von den hierunter genannten Konsulats-Distrikten und Stationen.

Schwedische Fahrzeuge kamen an:

			im Stettiner Bezirk	im Königsberger Bezirk	in Danzig
aus Schweden:					
	beladen:	Zahl	64	8	14
		Last	1707	181	304
	in Ballast:	Zahl	1	3	2
		Last	45	147	111

aus fremden Häfen:		im Stettiner Bezirk	im Königsberger Bezirk	in Danzig
beladen:	Zahl	10	7	6
	Last	420	433	382
in Ballast:	Zahl	6	14	11
	Last	170	821	561
in Summa	Zahl	81	32	33
	Last	2342	1582	1358

Der Schwedisch-Norwegische General-Konsul in Stettin äußert in seinem an das Kollegium für 1860 erstatteten Jahresberichte in Beziehung auf die gegen 1859 verminderte Einfuhr nach Stettin, daß diese ihren Grund hauptsächlich in dem Wegfall der bedeutenden Hafereinfuhr habe, welche 1859 durch die Mobilisirung der Preußischen Armee hervorgerufen worden sei. Der Preis der Schwedischen Metalle blieb während des ganzen Jahres ziemlich fest und waren wie folgt anzunehmen: Roheisen 4 Rthlr. 11 Oere, Stabeisen 7 Rthlr. 92 Oere, Stahl 13 Rthlr. 15 Oere und Aresta-Kupfer 74 Rthlr. 80 Oere pro Schwedischen Centner.

Der Schwedisch-Norwegische Konsul zu Danzig führt an, daß der Durchschnittspreis verzollter Schwedischer Erzeugnisse folgender war: Stabeisen 6½ Rthlr. Pr. Crt. pro Pr. Ctr.; Brucheisen 1½ Rthlr. pro Ctr.; Theer 7 Rthlr. pro Tonne; Pech 8 Rthlr. pro Tonne; Färberröthe 3 Rthlr. pro Fastage; Gotländischer Kalk 16⅔ Sgr. pro Tonne.

2. Mecklenburg, Hansestädte, Hannover und Oldenburg.

a. Mecklenburg. Der Werth der Einfuhr von dort war für das Jahr 1859 zu 11,000 Rthlr. angegeben und wird für das Jahr 1860 zu 6000 Rthlr. berechnet. Hierunter sind 4000 Rthlr. für ein für Schwedische Rechnung gekauftes fremdes Fahrzeug begriffen. Die Einfuhr während des letztgedachten Jahres wurde durch ein Norwegisches Fahrzeug bewirkt und unter den eingeführten Waaren kommen vor: 99 Ctr. Heringe, 2216 Pfd. Zucker, 152 Kannen Essig.

Der Werth der Ausfuhr, welcher im Jahre 1859 zu 553,000 Rthlr. berechnet wurde, vermehrte sich im Jahre 1860 auf 610,000 Rthlr. Mit 99 Schwedischen Fahrzeugen wurden ausgeführt für 451,000 Rthlr., mit 7 Mecklenburgischen für 18,000 Rthlr. und mit 12 Finnischen für 141,000 Rthlr.

Die Ausfuhr nach Mecklenburg bestand hauptsächlich in:

		1859.	1860.
Stabeisen	Ctr.	12,369	13,754
Nägel	„	254	256
Band-, Bolzeneisen 2c.	„	445	390
Blech	„	592	727
Roheisen zum Umschmelzen und Pflugschaareisen	„	202	194
Bretter und Planken	Dtzd.	23,846	28,971
Balken und Sparren	Stück	17,983	16,007
Kalk	Kubf.	76,905	72,723
Pech	Ctr.	192	166
Theer	„	488	747
Steine, bearbeitete	Rthlr.	3,645	1,900

Wie der Schwedisch-Norwegische Konsul zu Rostock in seinem Jahresberichte für 1860 anführt, hatten die dortigen Bretthändler im Laufe des Jahres 1859 sich mit sehr bedeutenden Vorräthen von Holzwaaren aller Art versehen; da nun aber in Folge des fortdauernden Druckes der Geldkrisis der Absatz während des Jahres sehr flau war, so waren zu Anfang des Jahres 1860 die Vorräthe von Holzwaaren höchst beträchtlich und es zeigte sich daher erst spät im Jahre erneuerter Begehr. Ebenso herrschte während der ersten vier Monate der Schifffahrtszeit ein vollkommener Stillstand. Erst in dem späteren Theile des Sommers und während des Herbstes wurde die Schifffahrt lebhaft und es kamen sehr bedeutende Ladungen Holzwaaren an. Der Absatz von Schwedischem Kalk hat während einer Reihe von Jahren allmälig abgenommen, da früher nicht weniger als 18,000 Tonnen mit Leichtigkeit und zu hohen Preisen unterzubringen waren, während im Jahre 1860 nur ungefähr 7000 Tonnen, und zwar mit Mühe und zu gedrückten Preisen verkauft wurden. Ungeachtet der bedeutenden Verminderung in dem Absatz von Schwedischem Kalk wird derselbe doch zu gewissen Zwecken für unentbehrlich gehalten.

b. Lübeck. Der Werth der Einfuhr aus Lübeck wurde für das Jahr 1859 auf 15,660,000 Rthlr. berechnet, einschließlich eines Betrages von 49,248 Rthlr. in ungeprägtem Golde. Für das Jahr 1860 ist der Werth der Einfuhr zu 18,314,000 Rthlr. angenommen und hierunter eine Summe von unbearbeitetem Silber zum Werthe von 3,028,000 Rthlr. begriffen. In 351 Schwedischen Fahrzeugen wurden für 16,754,000 Rthlr., in einem Lübischen für 767,000 Rthlr. und in 3 Finnischen und 2 Dänischen zusammen für 793,000 Rthlr. eingeführt.

Die Ausfuhr nach Lübeck berechnete sich im Jahre 1859 auf 8,353,000 Rthlr., worunter 4,077,377 Rthlr. in geprägtem Silber begriffen waren. Für das Jahr 1860 ist die Ausfuhr zu 4,204,000 Rthlr. angenommen worden, in welchem Betrag ebenfalls eine Summe von 41,800 Rthlrn. in geprägtem und unverarbeitetem Silber begriffen ist. In 279 Schwedischen Fahrzeugen wurden 1860 für 3,798,000 Rthlr., in einem Lübischen für 90,000 Rthlr. und in 29 Finnischen für 316,000 Rthlr. ausgeführt.

Aus Lübeck wurden hauptsächlich eingeführt:

		1859.	1860.
Gold, geprägtes und ungeprägtes .	Werth Rthlr.	49,248	—
Silber, „ „ „ „	„	—	3,028,000
Kaffee	Pfd.	3,040,316	1,332,313
Gewebe: ganz und halbwollene	„	592,697	584,349
ganzseidene	„	19,052	20,555
halbseidene	„	28,584	27,969
baumwollene	„	458,903	497,708
Seide, rohe	Werth Rthlr.	376,093	474,960
Tabak: in Blättern	Pfd.	357,249	387,819
„ Stengeln	„	53,447	14,468
Cigarren	„	22,951	27,615
Garn: baumwollenes, weißes	„	27,280	21,120
gefärbtes	„	114,924	88,554
Kämmel- und wollenes	„	61,593	77,958
Baumwolle	„	84,000	28,826
Wolle aller Art	„	935,624	1,148,518
Häute und Felle:			
unbereitete: trockene, ungesalzene	Ctr.	3,601	6,046
gesalzene	„	6,128	6,805
anderer Art	„	2,730	2,456
Sohlleder	Pfd.	1,642	88,419
Wein, in Fässern	„	695,679	678,241
„ Flaschen	Kannen	10,504	7,696
Rum .... Pfd.	Alkohol	413,850	518,552
Cognac	„	57,944	62,531
Arrac	„	26,022	37,735
Sprit	„	46,377	31,222
Oel	Pfd.	441,254	250,434
Essig	Kannen	28,859	31,327
Reis	Pfd.	82,616	193,564
Thee	„	28,060	44,379
Hutzucker	„	75,731	186,557
Rohzucker	„	113,319	113,496
Syrup	„	458,629	125,822
Mettwurst	„	69,102	62,601
Sämereien	Rthlr.	94,542	78,668
Apothekerwaaren	„	81,943	96,185

		1859.	1860.
Bücher	Rthlr.	74,520	72,224
Glas, Fenster-	Pfd.	394,301	227,842
nicht spezifizirtes	„	120,574	132,410
Zink, unbearbeitetes und Blech	„	87,838	57,350
Kleider	Rthlr.	280,242	302,574
Eisenbahn-Effekten	„	34,422	203,499
Geräthschaften und Maschinen	„	135,372	140,889
Werkzeuge	„	65,220	53,196
Schwefelsäure	Pfd.	37,005	22,481
Papier	„	111,281	112,664
Band, Sammet- und Seiden-	„	7,695	8,266
nicht spezifizirtes	„	41,530	47,704
Kautschuck-Arbeiten	„	28,922	33,000
Farben, Indigo	„	21,907	26,558
nicht spezifizirte	Rthlr.	142,528	136 982
Handschuhe	Pfd.	5,627	4,323
Metalle, verarbeitete	„	41,971	40,864
Porzellan, vergoldetes und bemaltes	„	53,636	55,132
Strümpfe, nicht seidene	„	32,053	44,154
Uhren, Taschen-	Stück	3,337	3,571
Wand- und Stutz-	Pfd.	21,634	34,445

Nach Lübeck wurden hauptsächlich ausgeführt:

		1859.	1860.
Silber, gemünzt und in Barren .. Werth	Rthlr.	4,077,377	41,800
Eisen: Stab-	Ctr.	81,911	62,121
Band-, Bolzen-	„	1,251	2,226
Blech	„	1,580	2,162
Roheisen zum Umschmelzen und Pflugschaareisen	„	262	89
Nägel	„	749	1,235
Stahl	„	14,662	15,299
Kupfer, gares und Bruch-	„	24,791	19,768
Kupfernickel	Pfd.	12,000	1,328
Holzwaaren: Balken und Sparren	Stück	26,568	21,429
Bretter und Planken	Dtzd.	95,921	80,659
Papier	Pfd.	3,920	1,150
Kalk	Kbf.	47,649	60,659
Alaun	Ctr.	—	34
Sämereien	Rthlr.	14,236	6,878
Getreide	Kbf.	80,300	35,371
Theer	Ctr.	8,205	11,061
Butter	„	103	423

Die Konjunkturen für den Handel mit Schwedischem Eisen hatten während des Jahres 1860 keine wesentlichen Veränderungen erfahren. Die Aussichten auf einen erweiterten Absatz nach Amerika realisirten sich zum Theil während der ersten Hälfte des Jahres, wurden aber durch eine nächstdem eingetretene Geldkrisis und politische Zustände gestört. Der Absatz nach dem Innern von Deutschland wurde durch die herabgedrückten Preise erschwert und der hohe Schutzzoll des Zollvereins machte die Konkurrenz fast unmöglich. Die erhöhten Preise des Schwedischen Eisens von geringeren Dimensionen sind dem Handel damit um so hinderlicher, als die Englischen Fabrikanten auf eine ähnliche Erhöhung nicht Anspruch machen. Der Mittelpreis Schwedischen Eisens von gewöhnlichen Dimensionen war während des Jahres 9½ Mark Cour. pro 100 Pfd. Am 31. Dezember 1860 betrug das Lager von Schwedischem Eisen 1,400,000 Pfd. und von Englischem 850,000 Pfd. Der Mittelpreis für das letztere war 7 Mark Courant pro 100 Pfd. gewesen.

Theer wurde zu Anfang des Jahres mit nur 13 Mark Cour. 4 Sch. bis 14 Mk. 2 Sch. für dicke und 15 Mk. für dünne Waare bezahlt, stieg aber auf Nachfrage aus England so im Preise, daß nach dem 9. Oktober 17 Mark und am Jahresschluß 22 Mark pro Tonne gezahlt wurden.

Unter den übrigen Exportartikeln aus Schweden kommen 45,000 Pfd. Butter vor, die mit Rücksicht auf die ausgezeichnete Qualität der Waare rasch und zu hohen Preisen abgesetzt wurden. Ebenso auch bedeutende Quantitäten Lumpen und Felle aller Art.

Schließlich bemerkt der Konsul, daß Schwedens Handelsverbindungen mit Lübeck während des Jahres 1860 eine bis dahin nicht erreichte Erweiterung erfahren haben. Die Schwedischen Segelschiffe fanden sicheren und vortheilhaften Absatz für ihre reichen Ladungen und die Dampfboote eine gleichmäßige und lohnende Beschäftigung.

c. Hamburg. Der Werth der direkten Einfuhr stieg im Jahre 1859 auf 3,819,000 Rthlr. einschließlich ungemünztes Gold zum Betrage von 22,800 Rthlr. Für das Jahr 1860 wird die Einfuhr auf 3,697,000 Rthlr. berechnet, wovon für 3,192,000 Rthlr. mit 40 Schwedischen Schiffen, für 233,000 Rthlr. mit 2 Hamburgischen und für 272,000 Rthlr. mit einem Norwegischen, 1 Preußischen, 3 Dänischen und 6 Hannoverschen angebracht wurden.

Der Werth der Ausfuhr, welcher im Jahre 1859 875,000 Rthlr. betrug, hat sich im Jahre 1860 auf 566,000 Rthlr. vermindert. Mit 27 Schwedischen Fahrzeugen wurden Waaren für 524,000 Rthlr., und mit 5 Dänischen und 1 Hannoverschen für 42,000 Rthlr. ausgeführt.

Eingeführt wurden von Hamburg folgende Hauptartikel:

		1859.	1860.
Baumwolle	Pfd.	58,492	24,836
Häute und Felle, unbereitete trockene	Ctr.	3,670	6,921
anderer Art.	„	3,865	3,996
Kaffee	Pfd.	963,218	410,266
Zucker, roher	„	119,041	395,192
raffinirter	„	122,451	86,256
Syrup	„	261,986	264,280
Tabak in Blättern	„	113,006	64,141
Wein in Fässern	„	73,169	40,393
in Flaschen	Kannen	1,632	1,148
Oel	Pfd.	111,890	111,373
Wolle	„	4,900	1,800
Farben, Bleiweiß	„	115,418	92,841
nicht spezifizirte	Rthlr.	139,657	175,202
Reis	Pfd.	166,659	310,267
Schwefelsäure	„	146,943	166,607
Eisenbahn-Effekten	Rthlr.	61,185	311,565
Geräthschaften und Maschinen	„	33,302	32,270
Kautschuck-Arbeiten	„	10,904	20,701
Sämereien	„	56,613	43,495
Harz	Pfd.	166,080	137,086
Holzwaaren und Holz	Rthlr.	21,654	32,540

dagegen ausgeführt nach Hamburg:

		1859.	1860.
Eisen, Stab-	Ctr.	7,964	17,490
Nägel	„	1,072	642
Stahl	„	7,021	3,965
Kupfer	„	476	1,075
Getreide	Kubikf.	233,156	51,054
Baumwollen-Garn	Pfd.	47,048	2,400

In dem von dem Schwedisch-Norwegischen General-Konsul zu Hamburg für 1860 erstatteten Jahresberichte wird bemerkt, daß Schwedisches Eisen während des Jahres am dortigen Platze eine wenig lebhafte Nachfrage erfahren habe: Stabeisen von gewöhnlicher Marke wurde mit 8½ Mk. Bko. pro 100 Pfd. bezahlt, welcher Preis sich ziemlich unverändert das ganze Jahr hindurch hielt. Die Zufuhr von Kupfer aus Schweden stieg

bis ungefähr auf 800,000 Pfd., wovon sich am Jahresschluß noch 50,000 Pfd. unverkauft auf Lager befanden. Der Preis dieses Artikels war zu Anfang dieses Jahres einigermaßen günstig, ging aber allmälig von 74 auf 68 Mark Banko pro 100 Pfd. herab. Von Schwedischem Theer war die Einfuhr ungewöhnlich beschränkt, in dessen Folge der Preis bei lebhafter Kauflust sich nach und nach auf ca. 6 Mk. pro Tonne erhöhte.

Während des Jahres wurde an einen Ausländer ein Schwedisches Schiff von 83 Lasten verkauft.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen.

Aalborg, 1. März. Im letzten Jahre ist unser Platz von 407 Schiffen besucht worden, deren gesammte Tragfähigkeit von 10,216 Lasten und Bestauung 9602 Lasten betrug. Darunter befanden sich 4 Preußische Schiffe von 63 Normallasten Tragfähigkeit. Die Zahl der von hier nach Preußischen Häfen einklarirten Schiffe war 31 mit 1137 Lasten. Von Preußischen Häfen kamen hier 22 Schiffe von 638½ Lasten an. Die Einfuhr der meisten Artikel hat während des verflossenen Jahres im Vergleich mit 1860 sich etwas vermindert, während der Produktenexport in derselben Zeit beinahe unverändert blieb. Nur in Speck und Fleisch hat die Ausfuhr sich sehr vermindert. Diese Abnahme ist dadurch zu erklären, daß eine bedeutende Ausfuhr von lebendigem Rindvieh und Schweinen nicht nur seewärts nach Kopenhagen, sondern auch landwärts nach Süden, stattfand. Die Getreideernte in unserer Umgegend war in 1861 dem Quantum nach nur mittelmäßig, der Qualität nach gut. Bei den hiesigen Kaufleuten lagern indessen bedeutende Partien, welche wegen des Winters noch nicht seewärts versandt werden konnten. Auf dem hiesigen Zollhause sind in den beiden Jahren 1860 und 1861 folgende Waarenmengen zum Eingange abgefertigt worden:

	1860	1861
Baumwollengarn...	254,560 Pfd.	237,940 Pfd.
Baumwollene Manufakturwaaren.....	46,640 „	32,730 „
Traubenbranntwein, Genever und Rum	29,080 Pr. Pfd.	10,550 Pr. Pfd.
Roheisen	294,800 Pfd.	361,000 Pfd.
Eisen in Stangen und Platten	1,282,630 „	1,032,270 „
Nägel aus Eisen...	160,950 „	130,380 „
Hanf und Flachs..	708,500 „	389,110 „
Kaffee	35,250 „	7,000 „
Leinengarn	16,440 „	12,900 „
Leinwand u. Leinenwaaren.........	37,360 „	28,300 „
Reis	6,350 „	4,560 „
Steinsalz..........	470,700 „	796,700 „
Salz, gewöhnliches .	8,590 Tonn.	7,260 Tonn.
Seidene Waaren und Nähseide........	1,810 Pfd.	1,270 Pfd.
Steinkohlen	63,630 Tonn.	79,970 Tonn.
Fayence	57,560 Pfd.	27,000 Pfd.
Tabak	475,700 „	451,500 „
Wollene Manufakturwaaren..........	32,830 „	24,700 „
Wein	36,580 Potten	32,800 Potten
Zimmerholz aus Fichten und Tannen	3,098 C.-Last.	2,196 C.-Last.
	131,900 C.-Fuß	112,100 C.-Fuß.

Außer diesen direkt importirten Waaren wird noch ein großer Theil von Kopenhagen entweder verzollt, oder als Transitgut hierher gebracht; besonders sind hier von Kaffee, Zucker, Wein und Traubenbranntwein große Posten auf diese Weise hierher gekommen. Die Ausfuhr von Landesprodukten nach fremden Plätzen ergab im Vergleich mit dem Vorjahre folgendes Resultat:

	1860	1861
Gerste	28,400 Tonn.	17,640 Tonn.
Hafer.............	53,400 „	75,850 „
Weizen............	2,380 „	280 „
Roggen	13,500 „	5,250 „
Rappsaat	— „	1,100 „
Graupen	50,400 Pfd.	45,400 Pfd.
Viehknochen	223,300 „	294,800 „
Felle, gedarrte	78,500 „	45,860 „
Wolle	29,700 „	34,200 „
Speck und Fleisch..	404,600 „	171,000 „
Käse.............	12,460 „	15,600 „
Mauersteine	211,500 Stück	266,600 Stück
Butter............	777½ Tonn.	725 Tonn.

Wiborg, 15. März. Obgleich die Holzpreise im Auslande niedriger als im Jahre 1860 standen, war doch, in Folge der durch eine Kaiserliche Verordnung vom 9. April 1861 bewilligten Sägefreiheit und daraus entstandenen größeren Betriebsamkeit der Sägemühlen, die Holzausfuhr im vorigen Jahre überaus lebhaft und wurden im Ganzen 271,303 Dtzd. Dielen und Bretter, 130,237 Kbfß. Balken und 196 Faden Splittholz nach verschiedenen Ländern ausgeführt. Der Werth der Gesammt-Ausfuhr dieses Platzes betrug 1,475,380 S.-R. gegen 1,110,225 S.-R. und derjenige der Gesammt-Einfuhr 1,650,056 S.-R. gegen 1,268,908 S.-R. im Jahre 1860. Unter der Einfuhr befanden sich ca. 1 Mill. Pfd. raffinirter Zucker, die seewärts von der Dampf-Zuckerraffinerie in Helsingfors bezogen worden sind, deren Fabrikat immer mehr die ausländischen Raffinaden zu verdrängen anfängt. Dieser Umstand erklärt auch das Aufhören des in früheren Jahren bedeutenden Imports von raffinirtem Zucker von Königsberg. Von Preußen ist im vorigen Jahre nichts eingeführt und auch nichts dahin ausgeführt worden. Die Zahl der hier eingelaufenen Schiffe aller Flaggen war 401, darunter 8 Preußische; dazu kommen noch 129 Küstenfahrzeuge. Die Schifffahrt begann im vorigen Jahre erst am 17. Mai und schloß am 3. Dezember. Durch die vorerwähnte Kaiserliche Verordnung vom 9. April 1861 wurde den Sägemühlen in Finnland vollkommen Sägefreiheit gewährt und statt des bisher von den Mühlenbesitzern erlegten Sägeschatzes eine Sägeabgabe von ½ Kop. Sr. pr. Kbfß. für alle gesägten Holzwaaren, die aus Finnland exportirt werden, auf 5 Jahre festgestellt. — Außer dieser Abgabe wird noch, laut neuer Kaiserlicher Verordnung vom 10. April 1861, ein Exportzoll von ½ Kop. Sr. pr. Kbfß. für gesägte Holzwaaren erlegt; alle übrigen Holzwaaren werden nach dem Zolltarif vom 30. April 1859 behandelt. Mit Ausnahme dieser neuen Bestimmungen und der Erhöhung des Exportzolls auf Knochen von 3 Kop. Sr. auf 6 Kop. Sr. pr. Lpfd. von 20 Pfd. (laut Verordnung vom 13. Februar 1861) sind in dem bestehenden Zolltarif keine Aenderungen eingetreten. — Die erste Finnländische Eisenbahn von Helsingfors nach Tavastehus ist jetzt vollendet und wird schon am 17. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. — Die Getreide-Ernte fiel im vorigen Jahre in den verschiedenen Theilen Finnlands sehr ungleich und durchschnittlich nur sehr mittelmäßig aus. In Folge dessen sind die Getreidepreise sehr gestiegen, doch ist die Ausfuhr, sowie auch die Einfuhr, augenblicklich noch gestattet.

Torrevieja, im Januar. Den wichtigsten Gegenstand der hiesigen Ausfuhr bildet Salz, von welchem im verflossenen Jahre 24,556 Modins expedirt wurden. Der Preis ist 50 Reales pr. Modin, außerdem 6 Reales

Unkosten, um das Salz am Bord zu liefern inkl. Ballastentlöschung. Die Verschiffung des Salzes erfolgte in nachstehender Art; es gingen:

			Mobins.
15 Schiffe	nach Preußen	mit	4,299
17 „	„ Rußland	„	4,736
29 „	„ Schweden	„	6,875
17 „	„ Norwegen	„	5,160
11 „	„ Mecklenburg	„	3,014
1 „	„ England	„	95
2 „	„ Frankreich	„	357
90 Schiffe		mit	24,536

Die Hafenabgaben betragen ca. 30 Piaster für jedes Schiff. — Die Quarantaine muß in Alicante abgehalten werden, wenn ein Schiff von ungesunden Orten kommt.

Havana, Anfang März. Die diesjährige Zucker-Ernte auf der Insel Kuba wird eine sehr reiche werden, sowohl was Quantität als Qualität anbetrifft, und es ist wahrscheinlich, daß der Ertrag derselben denjenigen früherer Jahre wesentlich übersteigen wird. Die Aussichten für die nächste Tabaks-Ernte sind soweit ziemlich gut, es hat in den letzten Monaten in den Hauptdistrikten stark geregnet und haben sich dadurch die Pflanzen von der gegen Ende des vorigen Jahres gelittenen starken Dürre wieder größtentheils erholt. Mehrfach ist im letzten Jahre an geeigneter Stelle in Anregung gebracht worden, auf die hiesige Tabaksausfuhr einen größeren Zoll zu legen, als bisher; verschiedene Petitionen sind zu diesem Zwecke versucht worden, hauptsächlich von hiesigen Cigarrenfabrikanten ausgehend, welche bei den fortwährend seit einigen Jahren steigenden Tabakspreisen und dem hiesigen hohen Arbeitslohn nicht mehr mit den norddeutschen Cigarren-Fabrikanten konkurriren können und demzufolge eine sehr große Anzahl Arbeiter haben entlassen müssen. Obwohl jene Idee hier manche Anhänger hat, so bezweifelt man doch, daß dieselbe hier sobald zur Ausführung gelangen wird, da derartige Aenderungen, seien sie zum Nachtheil oder Vortheil irgend einer Industrie, stets sehr lange dauern, ehe sie Thatsache werden. Der Stand unserer übrigen Produkten-Ernten läßt nichts zu wünschen übrig, und das Ergebniß wird wahrscheinlich das eines sehr guten Durchschnittsjahres werden. Die Ergebnisse der Handelsbewegung des verflossenen Jahres sind sehr ungünstiger Art. Die Störung des Handels in den benachbarten Amerikanischen Staaten brachte hier zunächst mehrere bedeutende Handlungshäuser im Anfange des Jahres zum Sturze, namentlich solcher, welche ihren Kredit schon lange auf künstliche Weise aufrecht erhalten hatten, andere folgten und die hiesigen Tribunale mußten binnen wenigen Monaten Insolvenz-Erklärungen bis zum Belaufe von nahe an 50 Millionen Dollars entgegennehmen; viele dieser Fallissemente sind bei dem hier so langsamen Gerichtsverfahren noch nicht abgewickelt. Nur allmälig hat sich das schwer erschütterte Vertrauen bei unserer Handelswelt wieder gesammelt, und sich ein ruhiges, gesunderes Geschäft, als wir in den letzten Jahren gehabt, wieder eingestellt. Die Zahl der hiesigen Handlungshäuser hat sich zwar auf ca. ein Drittheil in Anzahl gegen früher reduzirt, diese wenigen haben aber ein lukratives Geschäft gemacht. Während der letzten Hälfte des verflossenen Jahres führte die uneffektive Blokade der südlichen Häfen der Nordamerikanischen Staaten unserer Insel theilweise über Mexiko (Matamores), theilweise direkt nicht unbedeutende Quantitäten südlicher Produkte, als Baumwolle, Terpentin u. dergl. m. zu, wodurch dem hiesigen Handel noch mehr Ausdehnung gegeben worden. — Größerer Wachsamkeit des Blokade-Geschwaders halber ist dieser Erwerbszweig in neuerer Zeit wieder mehr begränzt worden und hat auch der Handel mit Matamores durch die Stationirung eines Föderal-Kriegsdampfers an der Mündung des Rio Brazos einen harten Stoß erlitten. Unsere Dampfschiffsverbindungen mit dem Festlande lassen leider seit dem Bürgerkriege im Norden und in Folge der Benutzung eines großen Theils der Post-Dampfschiffe für Kriegszwecke sehr viel zu wünschen übrig. Von den hiesigen Küstendampfern werden verschiedene für Expedition der Spanischen Truppen nach Mexiko verwandt, seit einiger Zeit sind selbige aber wieder alle in Fahrt wie früher. Die Zahl der Preußischen Schiffe, die in 1861 hier verkehrt haben, war 9; dieselben sind sämmtlich mit Zucker, und theilweise auch Tabak und Cigarren, befrachtet worden.

New-York, Ende Februar. Hunts Merchants Magazine bringt in dem zweiten Hefte den Tarif für die neue Telegraphenlinie nach Kalifornien. Nach demselben sind die Gebühren von St. Louis aus in nachstehender Weise festgesetzt:

	Doll.	Cts.
Für 10 Worte	4	25
Für die nächsten 90 Worte (jedes)	—	36
„ „ „ 400 „ „	—	24
„ „ „ 500 „ „	—	18
Ueber 1000 Worte (jedes)	—	12

Diese Gebühren für die Minimalzahl der telegraphirten Worte entsprechen genau der Kongreßakte, welche das Maximum für die ersten zehn Worte auf 4 Doll. 25 Cts. und auf 36 Cts. für jedes Zusatzwort festsetzte. Die Gebühren von New-York nach San Franzisko betragen für die ersten zehn Worte 5 Doll. 95 Cts., und 48 Cts. für jedes folgende Wort, so daß die Differenz in der zeitigen Gebührentaxe zwischen New-York und St. Louis beruht. Es ist zu bemerken, daß die Gebühren für die ganze Linie auch von allen Depeschen nach Salt Lake City, Carson City und nach den übrigen Zwischenstationen erhoben werden, da nach der Entfernung bemessene Gebühren noch nicht festgesetzt sind. Diese Abweichung wird jedoch, wie man sagt, nur von kurzer Dauer sein, da bei einer Versammlung der Gesellschaftsmitglieder, die bald in New-York abgehalten werden wird, ein Tarif nach den Entfernungen aufgestellt werden soll. Die Wahrnehmung, daß die jetzigen Gebühren, sowohl für den Gebrauch des Publikums als für das Interesse der Gesellschaft zu hoch sind, kann durch die Zeit nur bestätigt werden. Die Botschaft des Präsidenten vom Dezember 1861 wurde von New-York nach San Franzisko in 36 Stunden telegraphirt. Die Kosten für dieselbe betrugen ungefähr 156 Doll. Die Zeitdifferenz zwischen den beiden Orten beträgt ungefähr 3 Stunden. Die gewöhnliche Frist, welche die Uebermittelung einer kurzen Depesche erfordert, ist ungefähr 3 Stunden, so daß eine kurze Depesche in New-York um 9 Uhr Vormittags aufgegeben, in San Franzisko um 9 Uhr Morgens dortiger Zeit eintrifft.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 7 und 8 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift
für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.
Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 16. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 18. April 1862.

Die Entwickelung des Handels von Yokuhama.

II.

Ich komme nunmehr auf die politischen und kommerziellen Ereignisse in Yokuhama während des eben verflossenen Jahres zurück.

Dasselbe begann düster genug. Die Nachricht von der Entdeckung einer Verschwörung zur Vertreibung der Fremden und von der Ermordung des Dolmetschers der Amerikanischen Gesandtschaft in den Straßen von Yeddo, sowie die Erklärung ihrer Ohnmacht von Seiten der Japanesischen Regierung erzeugten in Yokuhama einen panischen Schrecken. Indessen beruhigten sich die Gemüther einigermaßen, als die öffentliche Ordnung in Yokuhama nicht gestört wurde, und die Gesandten Englands und Frankreichs sich dahin zurückzogen. Kurz darauf ließ Sir R. Alcock die Glieder der Britischen Kommunity von Yokuhama auffordern, ihm mitzutheilen, in welchen Punkten sich dieselben über die gestörte Freiheit des Handels zu beklagen hätten; — er ließ sich die Vorschläge derselben, wie sie aus mehreren zu diesem Zweck gehaltenen Versammlungen hervorgingen, unterbreiten und bemühte sich endlich augenscheinlich, den gerechten Beschwerden des Handelsstandes Abhülfe zu verschaffen, — so daß man sich allgemein dem Vertrauen auf wirkliche Besserung der Zustände hingab, als die Repräsentanten der beiden großen Westmächte am 2. März ihre Funktionen in Yeddo wieder aufnahmen.

Leider wurde in der Hauptsache dadurch nicht viel geändert.

Wenige Monate später kehrte ein Japanesischer Kaufmann, der einem Englischen Hause in Yokuhama eine ansehnliche Summe Geldes schuldete und sich für einige Zeit unsichtbar gemacht hatte, dahin zurück, ohne irgendwie Miene zu machen, seinen Verpflichtungen nachzukommen. Der Engländer, der sein Geld nicht gern in Stich lassen wollte, veranlaßte einen seiner Freunde, von dem Japanesen eine Partie Seide zu kaufen und letzteren dann wegen der Zahlung an ihn zu verweisen. Dies geschah; — doch sobald der Japanese sah, daß er kein Geld bekommen, sondern daß seine Seide zunächst zur Deckung seiner Schuld dienen sollte, holte er einige seiner Freunde und eine Schaar Coolies herbei, ließ das Lagerhaus seines Gläubigers, wohin die betreffenden Ballen inzwischen gebracht worden waren, am hellen Tage erbrechen, die Seide wegnehmen und letzteren persönlich mißhandeln. Die aufgeregte Menge zog dann zu einem anderen Europäischen Kaufmann, der sich mit einem Japanesen über den Preis einer empfangenen Partie Kupfer nicht einigen konnte, und holte auch diese gewaltsam aus dessen Lagerhaus heraus. Der Gouverneur von Kanagawa soll auf die betreffende Beschwerde geantwortet haben, die Stimmung des Volkes gegen die Fremden sei so erbittert, daß er nicht im Stande sei, letztere zu schützen.

Inzwischen hatte der Britische Gesandte in Begleitung des Holländischen Generalkonsuls von Nagasaki aus zu Lande eine Reise nach Yeddo unternommen, welche einen neuen Beitrag zur Kenntniß dieses Reiches und einen neuen Beleg für die bewunderungswürdige Entwickelung seines Landbaus und seiner Industrie geliefert hat. Kaum nach Yeddo zurückgekehrt, wurde sein Hôtel in der Nacht vom 5. Juli von bewaffneten Japanesen umzüngelt und bestürmt, und nur einer schnell herbeieilenden Abtheilung Kaiserlicher Truppen verdankten Sir R. Alcock und die Mitglieder seiner Gesandtschaft ihre Rettung aus größter Lebensgefahr. Von wem oder von welcher Partei dieser neue Mordanfall ausgegangen, ist, wie bei den früheren Fällen, bis jetzt nicht zuverlässig bekannt geworden; — es unterliegt aber kaum einem Zweifel, daß zwischen denselben ein geheimer Zusammenhang besteht, und daß die Thäter alle einer und derselben Klasse mordlustiger Gesellen angehören, die auf jede Gefahr hin den Fremden Verderben und Tod bringen wollen. Die Zustände in Japan haben in vieler Beziehung Aehnlichkeit mit unseren mittelalterlichen Verhältnissen, und wie damals die entlassenen Kriegsknechte der einzelnen Fürsten unbekümmert um Kaiser und Reich die Straßen unsicher machten, so bildet sich gegenwärtig in Yeddo aus den entlassenen Trabanten der Daimios, welche gewohnt sind, ein großes bewaffnetes Gefolge zu unterhalten, jene gefährliche Klasse von Müßiggängern, die aus Rache oder anderen Motiven zu jedem Bubenstück fähig sind. Der Britische und Französische Gesandte hielten es daher für gerathener, sich wieder nach Yokuhama zurückzuziehen; — der Holländische Generalkonsul hat es immer vorgezogen, in Nagasaki zu residiren, — und so ist nochmals der Amerikanische Gesandte, Mstr. Townsend Harris, der es ohne Zweifel seither am besten verstanden hat, sein Verhalten den eigenthümlichen Zuständen am Kaiserlichen Hof von Yeddo anzupassen, allein daselbst zurückgeblieben.

Die Ruhe ist seitdem in Yeddo und Yokuhama nicht wieder gestört worden. Zum Schutze der Gesandten und der Europäischen

Niederlassung an letzterem Orte sind übrigens Britische und Französische Truppen-Detachements daselbst gelandet worden, und außerdem befinden sich immer Kriegsschiffe der einen oder anderen Nation im dortigen Hafen. Yokuhama ist rings von Wasser umgeben; — zwei Brücken vermitteln allein die Verbindung auf der Landseite, und bei einigen Vorsichtsmaßregeln genügte daher eine geringe Truppenmacht, das Europäische Stadtviertel von allem gefährlichen Gesindel rein zu halten und im Fall eines Ueberfalles so lange zu vertheidigen, bis Hülfe von den Schiffen herbei gerufen werden kann. Was die Handel und Gewerbe treibende Bevölkerung von Yokuhama und Umgegend betrifft, so habe ich bei derselben während meines dortigen Aufenthaltes durchaus keine feindselige Stimmung gegen Europäer im Allgemeinen entdecken können, obgleich die Japanesische Regierung sich immer darauf beruft; — es ist mir im Gegentheil so vorgekommen, als wüßten diese Leute den Werth des klingenden Silbers, das die Fremden in so großer Menge ins Land bringen, sehr wohl zu schätzen, und ich glaube sogar, daß sie den letzteren im Stillen weit mehr gewogen sind, als ihren eigenen Beamten, von denen sie mancherlei Bedrückung zu erfahren haben. Diese Jakonies dagegen, deren seitherige Stellung durch das Erscheinen der selbstständigen und bemittelten Fremden in ihren Grundvesten erschüttert ist, sowie ein Theil des großen Adels und dessen verzweifelter Anhang sind die wirklichen Feinde der Europäer Uebrigens hat, zur Vermeidung fernerer Konflikte, Sir R. Alcock in Uebereinstimmung mit den Wünschen der Japanesischen Regierung vor Kurzem strenge Polizei-Vorschriften für die Britischen Unterthanen in Japan erlassen, welche bei letzteren zwar vielfache Unzufriedenheit erregen, aber unter den gegebenen Verhältnissen durchaus gerechtfertigt sein dürften.

Inzwischen ist der durch die Verträge bestimmte Termin zur Eröffnung des Hafens von Yeddo (1. Januar c.) erschienen. Ob es in Bezug auf diesen Punkt zu einer Verständigung zwischen der Japanesischen Regierung und den fremden Gesandten gekommen ist, ist mir nicht bekannt geworden; — jedenfalls ist es für den Augenblick kaum denkbar, daß sich Europäische Kaufleute in Yeddo niederlassen können, ohne eine gewisse Garantie für die Sicherheit ihres Lebens und Eigenthums zu haben. Aber wer soll dieselbe gewähren, wenn die Japanesische Regierung nicht einmal im Stande ist, die bei ihr beglaubigten Gesandten zu schützen? — Die Stationirung von Kriegsschiffen auf der Rhede kann auch nicht viel nützen, da die Entfernung des Ankerplatzes von der Stadt viel zu groß ist, als daß von denselben im Fall der Noth wirkliche Hülfe geleistet werden könnte.

Andererseits ist die Entfernung zwischen Yokuhama und Yeddo so unbedeutend, daß die aus Eröffnung des Hafens der Hauptstadt entspringenden Vortheile den aus den dabei unvermeidlichen Konflikten entstehenden Nachtheil kaum aufwiegen dürften, wenn die Japanesische Regierung dem freien Zuströmen der Produkte ihres Landes nach Yokuhama und dem Verkauf derselben an die fremden Kaufleute kein Hinderniß mehr bereiten will.

Um so wichtiger ist dagegen die Eröffnung von Osakka resp. Hiogo, für die Beziehungen zu Europa. Osakka ist der Sitz des Kapitals, — es ist der Centralpunkt des Japanesischen Handels und Gewerbfleißes, es ist endlich, gleich Nagasaki und Kanagawa, eine freie Kaiserliche Stadt, in der kein eifersüchtiger Daimio seine eigene Meinung zur Geltung bringen kann. Zur Zeit meines Aufenthaltes in Yokuhama waren nur zwei Japanesen daselbst in der Lage, ein größeres Geschäft für eigene Rechnung zu machen; — alle übrigen waren nur die Agenten ihrer Korrespondenten zu Osakka und Yeddo, und so ist es namentlich dem Unternehmungsgeist der Kaufleute von Osakka zu verdanken, daß Europäische Fabrikate von Yokuhama und Nagasaki aus ihren Weg in das Innere Japans gefunden haben, — wie auch andererseits ein großer Theil des Thee, der Seide, des Porzellan ꝛc., das nach diesen Plätzen zum Verkauf kam, seine Eigenthümer in Osakka hatte. Nach der enthusiastischen Beschreibung, welche die Begleiter des Englischen Gesandten auf seiner kürzlichen Landreise von dieser Stadt entwerfen, müssen ihr Wohlstand und ihre gewerbliche Thätigkeit sehr bedeutend sein; — außerdem werden ihre Bewohner sich ohne Zweifel weit schneller an den Verkehr mit Europäern gewöhnen, als ihre Landsleute in Yeddo und Kanagawa, da ihre Stellung gegenüber der Aristokratie des Landes eine freiere und selbstständigere ist. Endlich ist Osakka für den Bezug von Thee, Backwaaren und Porzellan der bestgelegene Platz Japans, — und die Japanesische Regierung wird vielleicht die Hand dazu bieten, auch die Abfuhr von Seide und anderen Landesprodukten nach Osakka und der Hafenstadt Hiogo zu erleichtern, um dadurch die Fremden aus der Nähe der Hauptstadt wegzulocken.

Mittlerweile hat indessen diese Regierung durch zwei kürzlich erfolgte Verordnungen die Freiheit des Handels von Neuem beschränkt; sie hat die Ausfuhr von Kupferblechen und Platten verboten und ferner ihren Unterthanen untersagt, auf zu machende Lieferungen Geldvorschüsse von den Fremden anzunehmen. Durch die erste dieser Verordnungen wird also der Bezug von Schiffskupfer, auf dessen Lieferung die Japanesen sich einzurichten begonnen hatten, sowie von allen anderen Kupferblechen aus Japan unmöglich, was um so mehr zu bedauern ist, da die Ausfuhr von Rohkupfer seit Eröffnung des Handels mit England und Amerika bereits verboten ist; — die andere Verordnung nimmt aber den Fremden das einzige Mittel, welches dieselben seither in der Hand hatten, die Japanesischen Kaufleute zur Erfüllung eingegangener Lieferungs-Verpflichtungen anzuhalten. Konnten die Fremden nämlich den Japanesischen Behörden einen von einem ihrer Landesangehörigen unterzeichneten Lieferungs-Vertrag vorlegen, auf Grund dessen letztere von ersteren Vorschuß empfangen hatten, so durften sie seither auf den Beistand der betreffenden Behörden zur Beitreibung des Ihrigen Anspruch machen. Ich kann hierbei nicht unerwähnt lassen, daß sich die Japanesischen Handelsleute im Allgemeinen leider keineswegs durch Rechtlichkeit der Gesinnung auszeichnen, und daß auf die Erfüllung übernommener Verbindlichkeiten Seitens derselben durchaus nicht zu rechnen ist, wenn man nöthigenfalls nicht einen gewissen Zwang gegen sie zur Anwendung bringen kann. Sie stehen in jeder Beziehung weit unter ihren Chinesischen Standesgenossen, und es scheint wirklich, daß der tausendjährige Druck, der auf ihnen, als den Gliedern einer untergeordneten Klasse lastet, Neigung zu Ueberlistung und Betrug auf Kosten besserer Eigenschaften bei ihnen entwickelt hätte!

Daß der Handel von Yokuhama sich unter solchen Umständen im eben verflossenen Jahre nicht in dem Maße weiter entwickelt hat, wie man am Schlusse 1860 hoffen durfte, kann nicht überraschen. Auf den Ausfuhrhandel übten außerdem die Amerikanischen Ereignisse, durch welche der Werth fast aller Rohprodukte in Europa

gedrückt wurde, einen sehr lähmenden Einfluß aus; — doch fand in Thee ein recht lebhaftes Geschäft statt.

Laut Privatberichten wurden vom 1. Januar bis 30. September vorigen Jahres:

6,284 Ballen Rohseide und
76,134 Kisten Thee

in Yokuhama verschifft; — also von Rohseide in 9 Monaten circa 20 pCt. weniger, als in den 6 letzten Monaten 1860. Nehme ich den Werth des Ballens Rohseide zu 250 Doll. und der Kiste Thee zu 8 Doll. im Durchschnitt an, so würde obiges Quantum einen Gesammtwerth von 2,180,072 Mexikanischen Dollars repräsentiren.

Ueber den Umfang des Importhandels im verflossenen Jahr sind mir noch keine zuverlässigen Daten bekannt geworden, — doch glaube ich, bei dem schleppenden Verkauf der verschiedenen Artikel annehmen zu können, daß das vorjährige Resultat weit hinter den Ergebnissen von 1860 zurückbleibt. Die einzigen Artikel, welche fortwährend guten Absatz gefunden haben, waren graue Shirtings und Kamlots; — von letzteren sollen allein im September 4000 Stück verkauft worden sein. Ich weiß nicht, weshalb man der Fabrikation von Kamlots im Zollverein seither so geringe Aufmerksamkeit geschenkt hat; — es ist ein Artikel von großer Wichtigkeit für die ostasiatischen Reiche!

Im Rechnungsjahr 1860—61 (1. Juli — 30 Juni) wurden, laut Nachweisung der Handelskammer von Shanghai: 32,145 Stück Kamlots daselbst eingeführt und dagegen von dort:

29,055 Stück, wie vorstehend aufgegeben, nach Japan;
1,171 » nach Tientsin, Chefu, Newchwang 2c. und
2,196 » nach den Häfen am Yangtsze-kiang;
zus. 32,422 Stück reexportirt.

Vorräthig waren:	am 30. Juni,	30. Sept.,	31. Dez. 1861,	
in Hongkong	8554	7284	?	Stück Kamlots
in Singapore	4280	4898	5134	» »

Die in Japan eingeführten Kamlots stammten zum Theil aus Holländischen, zum Theil aus Englischen Fabriken; letztere sind indessen, der bedeutend billigeren Preise halber, immer mehr begehrt worden, und ich habe daher unter Nr. 162 in Kiste O & Co. Nr. 30 Musterabschnitte davon, in den für Yokuhama passenden Farben, an das hohe Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten eingesandt. Beste Farben sind: dunkelblau, purple (violet), und orange, sowie für einige Käufer auch schwarz. Die Aufmachung muß genau in Englischer oder Holländischer Weise (beste Marke BBB, gangbarste SS), die Packung in Ballen von 10 Stück erfolgen.

Als gutes Farben-Sortiment wurde mir in Yokuhama folgendes ebenfalls empfohlen:

10 Ballen Kamlots sollen enthalten:

30 Stück Purple,
20 » Schwarz,
15 » Orange,
15 » Citronengelb,
7 » Dunkelblau,
3 » Mittelblau,
5 » Scharlachroth,
2 » Mittelgrün,
2 Stück Weiß,
1 » Grau,
zusammen 100 Stück Kamlots.

Die Englischen Kamlots kommen in Stücken von 56 Yards Länge und 30½ à 31 Inches Breite; — man zahlte dafür in Yokuhama: (Zoll 5 pCt.)

gut sortirt	Marke BBB, per Stück	BB, per Stück	S,	SS, per Stück	geringe Qualit. per Stück
im Aug. 1860	34 à 35 Doll.	—	—	30 à 32	—
» Okt. »	28½ à 29 Doll.	—	—	27 à 28	—
» Nov. »	27 à 27½ Doll.	—	—	25½ à 26	—
» Dez. »	26 Doll.	—	—	24 à 25	—
» Jan. 1861	24 Doll.	—	—	23	—
» Feb. u. Mrz.	23 à 24 Dll.	—	—	21½	—
» Mai 1861	24 Doll.	23½	—	21½ à 23½	20½ à 21½
» Juni »	28 Doll.	24 à 25½	24½	22½ à 23$\frac{9}{10}$	20½ à 22
» Juli u. Aug. 1861	28 Dll.	24 à 24½	24½	22½ à 23½	—
» Sept. 1861	24½ à 25½ Dll.	23½	23½	23	21 à 22

In Nagasaki notirte man diesen Artikel Anfang September 1861:

Englische Kamlots, Marke SS zu 22 à 23½ Doll., Holländische zu 25 Doll. per Stück, — Kours auf Shanghai 100 à 102 pCt., Eingangszoll 5 pCt.; in Tientsin (Zoll auf Englische Kamlots 5 Candarin, auf Holländische 1 Mace per Chang, 1 Chang = 141 Inches):

1861			per Stück			per Stück,
im April	Holländische	à Taels	28,	Englische SS	à Taels	22
» Mai	»	»	24,	»	»	16½
» Juni	»	»	22,	»	»	13,
» Juli	»	»	20 à 21,	»	»	14 à 15
» August	»	»	20	»	»	13½ à 15

69 Taels in Tientsin sind gleich 100 Mexikanischen Dollars.

In Shanghai endlich variirten die Preise im verflossenen Jahr:

für Englische Kamlots, Marke	BBB	zwischen Taels	17½	und	20
» » »	S	»	15	»	16½
» » »	SS	»	13	»	15½
» » »	SSS	»	14	»	14½

Holländische Kamlots blieben nominell auf 23½ Taels per Stück stehen, der Kours für 6 Monat Sicht Bankwechsel auf London bewegte sich zwischen 5—11½ und $\frac{2}{5}$ pCt. per Tael.

Von sonstigen Artikeln sind im verflossenen Jahre türkischrothes Garn und Englisches Broad Cloth in Yokuhama in Frage gekommen; — für letzteren Artikel werden schwarz, weiß, grau und scharlach als beste Farben bezeichnet.

Von Spanish Stripes wurde mir folgendes Farbensortiment als für Yokuhama passend empfohlen:

Schwarz 50 Stück,
Scharlachroth 30 »
Hellgrün 20 »
zusammen 100 Stück;

einige Käufer wünschen indessen Scharlach im Sortiment vorherrschend.

Die Eupener Waare ist bereits in Yokuhama eingeführt worden und hat sowohl in Bezug auf Aufmachung als Qualität gefallen, — der Konsum darin ist indessen beschränkt, und Sendungen von 300

	Zollansatz. Cent.	1861. Ctr.	1860. Ctr.
Seidenabfälle und Floretseide	10	4,057,70	4,701,90
Seidene und halbseidene Waaren	10	27,872,84	28,784,66
Uhren aller Art	10	1,568,15	1,790,35
Im Ganzen Abth. C. II. (verzollt)........		899,743,32	810,651,38
Zollfrei nach dem Pays de Gex........		752,46	835,56

III Durchfuhr.

Abtheilung A.

	1861. Stück.	1860. Stück.
a) Sömmerungs- u. Winterungsvieh (à 1 Cent.)	47,248	41,045
b) Transitirtes Vieh (à 2 Cent.)...............	46,513	50,308

Abtheilung B. a.

Von der Zugthierlast taxirte Gegenstände (à 10 Cent.):	1861. Zugthierlasten.	1860. Zugthierlasten.
Holz, rohes, Flößholz, rohvorgearbeitetes Nutzholz; Faßholz................................	17,439,12	18,992,10
Koke und Torf, Braunkohle, Steinkohle	13,267,10	9,794
Im Ganzen B. a......	43,047,7	38,537,4

Abtheilung B. b.

Vom Centner taxirte Waaren (à 5 Cent.)	1861. Ctr.	1860. Ctr.
Baumwolle, rohe	74,120,07	104,413,48
Baumwollenwaaren	35,895,82	29,199,48
Branntwein und Weingeist	5,302,63	9,090,81
Eisen, gewalztes, gezogenes	19,082,58	17,959,10
Eisen, rohes, und Stahl.....................	23,824,83	9,031,03
Eisen- und Stahlwaaren, Schlosserwaaren	18,417,17	11,505,02
Getreide und Hülsenfrüchte	98,097,55	32,403,90
Kaffee	16,157,14	15,660,47
Käse	16,626,93	12,135,29
Krapp und Krappwurzeln......................	10,419,16	17,658,30
Maschinen und Maschinenbestandtheile	17,839,34	14,020,33
Mehl	54,261,27	34,642,32
Quincailleriewaaren	15,057,18	14,437,91
Salz	46,966,13	11,757
Seide, rohe, und gesponnene	20,929,56	20,887,23
Weine aller Art	50,128,14	33,431,09
Wollene und halbwollene Waaren	29,913,01	27,117,23
Zucker aller Art..............................	34,767,50	41,592,01
Im Ganzen B. b......	816,380,50	687,851,13

IV. Niederlagsverkehr.

Zollgebiet.	Niederlagshäuser.	Eingang 1861.		Ausgang 1861. Ctr.	Restanz zu Ende 1861.			Restanz zu Ende 1860.		
		Vortrag von 1860. Ctr.	Eingang 1861. Ctr.		Eigenthümer.	Collis.	Centner.	Eigenthümer.	Collis.	Centner.
I.	Basel	18,109,22	52,690,41	62,755,65	140	2229	8,043,98	148	4578	18,109,22
II.	Schaffhausen	1,481,30	11,545,78	10,778,99	18	794	2,248,09	7	344	1,481,30
	Zürich.........................	448,17	14,513,58	14,559,28	39	260	402,47	28	261	448,17
III.	Rorschach	136,41	4,748,45	4,727,82	7	528	157,04	6	198	136,41
	Chur...........................	290,49	2,679,98	2,740,37	3	80	230,10	5	177	290,49
IV.	Magadino......................	565,30	3,205,67	3,428,80	3	121	342,17	2	119	565,30
V.	Lausanne......................	790,75	20,454,12	20,345,35	30	200	899,52	28	227	790,75
	Vivis	1,292,05	9,090,91	7,066,26	16	401	3,316,70	17	121	1,292,05
	Morsee	2,034,29	10,000,98	11,135,90	10	926	899,37	11	3782	2,034,29
	Zusammen.....	25,147,98	128,929,88	137,538,42	266	5534	16,539,44	252	9807	25,147,98

Weniger auf Lager zu Ende 1861 als zu Ende 1860: 8,608,54 Ctr.

Schifffahrts-Frequenz auf dem neuen Schifffahrts- und Louisenstädtischen Kanale im Jahre 1861, verglichen mit 1860.

Kontrolstelle und Richtung der Fahrt.	Im Jahre 1861. Stück.	Im Jahre 1860. Stück.	Mithin im Jahre 1861 mehr. Stück.	Mithin im Jahre 1861 weniger. Stück.
1) An Fahrzeugen passirten:				
die untere Schleuse	27,177	17,630	9,547	.
die oberen Schleusen	17,150	11,187	5,963	.
überhaupt	44,327	28,817	15,510	.
mithin durchschnittlich pro Tag	121	79	42	.
2) An Floßhölzern sind:				
a) eingegangen: durch die untere Schleuse	12,002	9,327	2,675	.
„ „ oberen Schleusen	44,722	33,555	11,167	.
überhaupt	56,724	42,882	13,842	.
b) ausgegangen: durch die untere Schleuse	46,792	35,196	11,596	.
„ „ oberen Schleusen	9,843	8,316	1,527	.
überhaupt	56,635	43,512	13,123	.
3) An Fahrzeugen sind eingegangen:				
a) bei der unteren Schleuse: beladen	11,751	9,133	2,618	.
leer	2,703	973	1,730	.
zusammen	14,454	10,106	4,348	.
davon haben im Kanal aus- resp. eingeladen	11,421	8,581	2,840	.
sind direkt durchgegangen	3,033	1,525	1,508	.
b) bei den oberen Schleusen: beladen	6,821	4,504	2,317	.
leer	2,181	208	1,973	.
zusammen	9,002	4,712	4,290	.
davon haben im Kanal aus- resp. eingeladen	4,254	2,475	1,779	.
sind direkt durchgegangen	4,748	2,237	2,511	.
4) An Fahrzeugen sind ausgegangen:				
a) bei der unteren Schleuse: beladen	3,877	2,238	1,639	.
leer	8,846	5,286	3,560	.
zusammen	12,723	7,524	5,199	.
b) bei den oberen Schleusen: beladen	2,016	2,645	.	629
leer	6,132	3,830	2,302	.
zusammen	8,148	6,475	1,673	.

Kontrolstelle und Richtung der Fahrt.	1861 Rthlr.	1861 Sgr.	1861 Pf.	1860 Rthlr.	1860 Sgr.	1860 Pf.	mehr Rthlr.	mehr Sgr.	mehr Pf.	weniger Rthlr.	weniger Sgr.	weniger Pf.
5) Es sind erhoben worden:												
a) an Schleusengeldern: bei der unteren Schleuse	22,537	19	6	17,567	2	—	4,970	17	6	—	—	—
„ den oberen Schleusen	15,348	24	6	9,309	18	6	6,039	6	—	—	—	—
b) an Brückenaufzugsgeldern: bei der unteren Schleuse	1,292	6	6	712	11	—	579	25	6	—	—	—
„ den oberen Schleusen	348	7	6	184	17	—	163	20	6	—	—	—
c) an Krahngeldern: bei der unteren Schleuse	304	13	—	—	—	—	304	13	—	—	—	—
„ den oberen Schleusen	303	5	—	—	—	—	303	5	—	—	—	—
a, b und c zusammen	40,134	16	—	27,773	18	6	12,360	27	6	—	—	—

Handel und Schifffahrt Schwedens im Jahre 1860.

(Fortsetzung.)

Der Umfang, in welchem die Norwegische und fremde Schifffahrt an dem Verkehr mit Schweden im Jahre 1860, verglichen mit 1859, Theil genommen, ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

	1859		1860	
Nationalität der Schiffe:	Anzahl	Lasten	Anzahl	Lasten
Norwegische	1588	166,763	1841	199,304
Finnische	750	34,621	676	32,135
Russische	37	378	41	657
Preußische	162	15,949	58	5,524
Dänische	1100	25,704	1272	30,082
Mecklenburgische	141	15,776	64	6,994
Lübeckische	5	510	3	158
Hamburgische	19	1,896	17	1,274
Bremische	4	734	3	460
Hannoversche	171	8,018	199	8,848
Niederländische	131	7,574	19	8,466
Belgische	—	—	2	192
Großbritannische	366	36,848	332	37,229
Französische	85	5,876	101	6,922
Spanische	1	82	4	509
Portugiesische	1	96	—	—
Italienische	—	—	1	114
Nordamerikanische	19	5,596	18	5,118

Handelsverkehr mit den einzelnen Ländern.

1. Preußen.

Der Werth der Einfuhr Schwedens aus Preußen berechnete sich im Jahre 1859 auf 1,042,000 Rthlr. und ist für 1860 zu 963,000 Rthlr. angegeben. Hiervon fallen 756,000 Rthlr. auf 39 Schwedische, 96,000 Rthlr. auf 11 Preußische und 111,000 Rthlr. auf 1 Norwegisches, 6 Dänische, 2 Hannoversche und 1 Englisches Schiff.

Der berechnete Werth der Ausfuhr nach Preußen betrug im Jahre 1860 1,758,000 Rthlr. Dieser Betrag ist um 552,000 Rthlr. geringer als der Werth der Ausfuhr im Jahre 1859 und zugleich der niedrigste, welcher während der letztverflossenen zehn Jahre vorgekommen ist. Die Ausfuhr wurde im Jahre 1860 von 117 Schwedischen Schiffen mit einem Ladungswerth von 1,649,000 Rthlr., 3 Norwegischen mit 12,000 Rthlr., 4 Preußischen mit 59,000 Rthlr. und von 1 Finnischen, 2 Dänischen und 2 Niederländischen mit zusammen 38,000 Rthlr. bewerkstelligt.

Aus Preußischen Häfen wurden eingeführt:

			1859.	1860.
Wolle		Pfd.	65,276	11,724
Zink		„	262,744	244,702
Eichen-, Buchen- 2c. Holz	Werth	Rthlr.	18,973	6,117
Bretter und Planken	„	„	15,375	1,500
Oel		Pfd.	196,285	475,746
Getreide		Kubf.	76,448	72,278
Sprit: Alkohol		Pfd.	153,763	45,740
Bücher	Werth	Rthlr.	38,282	68,985
Sämereien	„	„	114,391	130,024
Bleiweiß		Pfd.	105,000	119,177
Kleider	Werth	Rthlr.	52,031	57,633
Geräthschaften und Maschinen	„	„	23,588	27,922
Thran und Speck		Pfd.	55,846	15,534
Essig		Kannen	32,668	42,328

Nach Preußischen Häfen wurden ausgeführt:

		1859.	1860.
Stabeisen	Ctr.	78,253	85,342
Kanonen 2c.	„	132	350
Eisenblech, verzinntes und unverzinntes	„	116	182
Roheisen zum Umschmelzen und Pflugschaareisen	„	130	91
Nägel	„	71	51
Brucheisen	„	1,974	—
Stahl	„	209	893
Kupfer, gares und Bruch-	„	5,565	5,685
Theer	„	4,127	2,834
Pech	„	202	438
Bretter und Planken	Dtzd.	39,221	2,947
Kupfernickel	Pfd.	33,158	125
Getreide	Kbf.	410,919	33,688
Kalk	„	34,614	28,058
Bücher, Schwedische	Werth Rthlr.	9,443	1,326

Sieht man von den Reisen der zwischen Schweden und Pommern gehenden Postdampfboote ab, so sind Schwedische Schiffe in Preußischen Häfen angekommen:

			1859.	1860.
aus Schweden:				
	beladen:	Zahl	126	86
		Last	3342	2192
	in Ballast:	Zahl	6	6
		Last	217	303
aus fremden Häfen:				
	beladen:	Zahl	50	23
		Last	2281	1235
	in Ballast:	Zahl	31	31
		Last	1328	1552
	in Summa	Zahl	213	146
		Last	7168	5282

und aus Preußischen Häfen ausgelaufen:

			1859.	1860.
nach Schweden:				
	beladen:	Zahl	21	11
		Last	694	334
	in Ballast:	Zahl	103	60
		Last	2625	1591
nach fremden Häfen:				
	beladen:	Zahl	80	74
		Last	3504	3350
	in Ballast:	Zahl	15	1
		Last	562	23
	in Summa	Zahl	219	146
		Last	7385	5298

Aus der nachstehenden Uebersicht ergiebt sich das Verhältniß der Schwedischen Schifffahrt nach und von den hierunter genannten Konsulats-Distrikten und Stationen.

Schwedische Fahrzeuge kamen an:

			im Stettiner Bezirk	im Königsberger Bezirk	in Danzig
aus Schweden:					
	beladen:	Zahl	64	8	14
		Last	1707	181	304
	in Ballast:	Zahl	1	3	2
		Last	45	147	111

aus fremden Häfen:		im Stettiner Bezirk	im Königsberger Bezirk	in Danzig
beladen:	Zahl	10	7	6
	Last	420	433	382
in Ballast:	Zahl	6	14	11
	Last	170	821	561
in Summa	Zahl	81	32	33
	Last	2342	1582	1358

Der Schwedisch-Norwegische General-Konsul in Stettin äußert in seinem an das Kollegium für 1860 erstatteten Jahresberichte in Beziehung auf die gegen 1859 verminderte Einfuhr nach Stettin, daß diese ihren Grund hauptsächlich in dem Wegfall der bedeutenden Hafereinfuhr habe, welche 1859 durch die Mobilisirung der Preußischen Armee hervorgerufen worden sei Der Preis der Schwedischen Metalle blieb während des ganzen Jahres ziemlich fest und waren wie folgt anzunehmen: Roheisen 4 Rthlr. 11 Oere, Stabeisen 7 Rthlr. 92 Oere, Stahl 13 Rthlr. 15 Oere und Aresta-Kupfer 74 Rthlr. 80 Oere pro Schwedischen Centner.

Der Schwedisch-Norwegische Konsul zu Danzig führt an, daß der Durchschnittspreis verzollter Schwedischer Erzeugnisse folgender war: Stabeisen 6½ Rthlr. Pr. Crt. pro Pr. Ctr.; Brucheisen 1½ Rthlr. pro Ctr.; Theer 7 Rthlr. pro Tonne; Pech 8 Rthlr. pro Tonne; Färberröthe 3 Rthlr. pro Fastage; Gotländischer Kalk 16⅔ Sgr. pro Tonne.

2. Mecklenburg, Hansestädte, Hannover und Oldenburg.

a. Mecklenburg. Der Werth der Einfuhr von dort war für das Jahr 1859 zu 11,000 Rthlr. angegeben und wird für das Jahr 1860 zu 6000 Rthlr. berechnet. Hierunter sind 4000 Rthlr. für ein für Schwedische Rechnung gekauftes fremdes Fahrzeug begriffen. Die Einfuhr während des letztgedachten Jahres wurde durch ein Norwegisches Fahrzeug bewirkt und unter den eingeführten Waaren kommen vor: 99 Ctr. Heringe, 2216 Pfd. Zucker, 152 Kannen Essig.

Der Werth der Ausfuhr, welcher im Jahre 1859 zu 553,000 Rthlr. berechnet wurde, vermehrte sich im Jahre 1860 auf 610,000 Rthlr. Mit 99 Schwedischen Fahrzeugen wurden ausgeführt für 451,000 Rthlr., mit 7 Mecklenburgischen für 18,000 Rthlr. und mit 12 Finnischen für 141,000 Rthlr.

Die Ausfuhr nach Mecklenburg bestand hauptsächlich in:

		1859.	1860.
Stabeisen	Ctr.	12,369	13,754
Nägel	„	254	256
Band-, Bolzeneisen ꝛc.	„	445	390
Blech	„	592	727
Roheisen zum Umschmelzen und Pflugschaareisen	„	202	194
Bretter und Planken	Dtzd.	23,846	28,971
Balken und Sparren	Stück	17,983	16,007
Kalk	Kubf.	76,905	72,723
Pech	Ctr.	192	166
Theer	„	488	747
Steine, bearbeitete	Rthlr.	3,645	1,900

Wie der Schwedisch-Norwegische Konsul zu Rostock in seinem Jahresberichte für 1860 anführt, hatten die dortigen Bretthändler im Laufe des Jahres 1859 sich mit sehr bedeutenden Vorräthen von Holzwaaren aller Art versehen; da nun aber in Folge des fortdauernden Druckes der Geldkrisis der Absatz während des Jahres sehr flau war, so waren zu Anfang des Jahres 1860 die Vorräthe von Holzwaaren höchst beträchtlich und es zeigte sich daher erst spät im Jahre erneuerter Begehr. Ebenso herrschte während der ersten vier Monate der Schifffahrtszeit ein vollkommener Stillstand. Erst in dem späteren Theile des Sommers und während des Herbstes wurde die Schifffahrt lebhaft und es kamen sehr bedeutende Ladungen Holzwaaren an. Der Absatz von Schwedischem Kalk hat während einer Reihe von Jahren allmälig abgenommen, da früher nicht weniger als 18,000 Tonnen mit Leichtigkeit und zu hohen Preisen unterzubringen waren, während im Jahre 1860 nur ungefähr 7000 Tonnen, und zwar mit Mühe und zu gedrückten Preisen verkauft wurden. Ungeachtet der bedeutenden Verminderung in dem Absatz von Schwedischem Kalk wird derselbe doch zu gewissen Zwecken für unentbehrlich gehalten.

b. Lübeck. Der Werth der Einfuhr aus Lübeck wurde für das Jahr 1859 auf 15,660,000 Rthlr. berechnet, einschließlich eines Betrages von 49,248 Rthlr. in ungeprägtem Golde. Für das Jahr 1860 ist der Werth der Einfuhr zu 18,314,000 Rthlr. angenommen und hierunter eine Summe von unbearbeitetem Silber zum Werthe von 3,028,000 Rthlr. begriffen. In 351 Schwedischen Fahrzeugen wurden für 16,754,000 Rthlr., in einem Lübischen für 767,000 Rthlr. und in 3 Finnischen und 2 Dänischen zusammen für 793,000 Rthlr. eingeführt.

Die Ausfuhr nach Lübeck berechnete sich im Jahre 1859 auf 8,353,000 Rthlr., worunter 4,077,377 Rthlr. in geprägtem Silber begriffen waren. Für das Jahr 1860 ist die Ausfuhr zu 4,204,000 Rthlr. angenommen worden, in welchem Betrag ebenfalls eine Summe von 41,800 Rthlrn. in geprägtem und unverarbeitetem Silber begriffen ist. In 279 Schwedischen Fahrzeugen wurden 1860 für 3,798,000 Rthlr., in einem Lübischen für 90,000 Rthlr. und in 29 Finnischen für 316,000 Rthlr. ausgeführt.

Aus Lübeck wurden hauptsächlich eingeführt:

		1859.	1860.
Gold, geprägtes und ungeprägtes . Werth	Rthlr.	49,248	—
Silber, „ „ „ „	„	—	3,028,000
Kaffee	Pfd.	3,040,316	1,332,313
Gewebe: ganz und halbwollene	„	592,697	584,349
ganzseidene	„	19,052	20,555
halbseidene	„	28,584	27,969
baumwollene	„	458,903	497,708
Seide, rohe . Werth	Rthlr.	376,093	474,960
Tabak: in Blättern	Pfd.	357,249	387,819
„ Stengeln	„	53,447	14,468
Cigarren	„	22,951	27,615
Garn: baumwollenes, weißes	„	27,280	21,120
gefärbtes	„	114,924	88,554
Kämmel- und wollenes	„	61,593	77,958
Baumwolle	„	84,000	28,826
Wolle aller Art	„	935,624	1,148,518
Häute und Felle:			
unbereitete: trockene, ungesalzene	Ctr.	3,601	6,046
gesalzene	„	6,128	6,805
anderer Art	„	2,730	2,456
Sohlleder	Pfd.	1,642	88,419
Wein, in Fässern	„	695,679	678,241
„ Flaschen	Kannen	10,504	7,696
Rum . Pfd.	Alkohol	413,850	518,552
Cognac	„	57,944	62,531
Arrac	„	26,022	37,735
Sprit	„	46,377	31,222
Oel	Pfd.	441,254	250,434
Essig	Kannen	28,859	31,327
Reis	Pfd.	82,616	193,564
Thee	„	28,060	44,379
Hutzucker	„	75,731	186,557
Rohzucker	„	113,319	113,496
Syrup	„	458,629	125,822
Mettwurst	„	69,102	62,601
Sämereien	Rthlr.	94,542	78,668
Apothekerwaaren	„	81,943	96,185

		1859.	1860.
Bücher	Rthlr.	74,520	72,224
Glas, Fenster-	Pfd.	394,301	227,842
nicht spezifizirtes	„	120,574	132,410
Zink, unbearbeitetes und Blech	„	87,838	57,350
Kleider	Rthlr.	280,242	302,574
Eisenbahn-Effekten	„	34,422	203,499
Geräthschaften und Maschinen	„	135,372	140,889
Werkzeuge	„	65,220	53,196
Schwefelsäure	Pfd.	37,005	22,481
Papier	„	111,281	112,664
Band, Sammet- und Seiden-	„	7,695	8,266
nicht spezifizirtes	„	41,530	47,704
Kautschuck-Arbeiten	„	28,922	33,000
Farben, Indigo	„	21,907	26,558
nicht spezifizirte	Rthlr.	142,528	136 982
Handschuhe	Pfd.	5,627	4,323
Metalle, verarbeitete	„	41,971	40,864
Porzellan, vergoldetes und bemaltes	„	53,636	55,132
Strümpfe, nicht seidene	„	32,053	44,154
Uhren, Taschen-	Stück	3,337	3,571
Wand- und Stutz-	Pfd.	21,634	34,445

Nach Lübeck wurden hauptsächlich ausgeführt:

		1859.	1860.
Silber, gemünzt und in Barren .. Werth	Rthlr.	4,077,377	41,800
Eisen: Stab-	Ctr.	81,911	62,121
Band-, Bolzen-	„	1,251	2,226
Blech	„	1,580	2,162
Roheisen zum Umschmelzen und Pflugschaareisen	„	262	89
Nägel	„	749	1,235
Stahl	„	14,662	15,299
Kupfer, gares und Bruch-	„	24,791	19,768
Kupfernickel	Pfd.	12,000	1,328
Holzwaaren: Balken und Sparren	Stück	26,568	21,429
Bretter und Planken	Dtzd.	95,921	80,659
Papier	Pfd.	3,920	1,150
Kalk	Kbf.	47,649	60,659
Alaun	Ctr.	—	34
Sämereien	Rthlr.	14,236	6,878
Getreide	Kbf.	80,300	35,371
Theer	Ctr.	8,205	11,061
Butter	„	103	423

Die Konjunkturen für den Handel mit Schwedischem Eisen hatten während des Jahres 1860 keine wesentlichen Veränderungen erfahren. Die Aussichten auf einen erweiterten Absatz nach Amerika realisirten sich zum Theil während der ersten Hälfte des Jahres, wurden aber durch eine nächstdem eingetretene Geldkrisis und politische Zustände gestört. Der Absatz nach dem Innern von Deutschland wurde durch die herabgedrückten Preise erschwert und der hohe Schutzzoll des Zollvereins machte die Konkurrenz fast unmöglich. Die erhöhten Preise des Schwedischen Eisens von geringeren Dimensionen sind dem Handel damit um so hinderlicher, als die Englischen Fabrikanten auf eine ähnliche Erhöhung nicht Anspruch machen. Der Mittelpreis Schwedischen Eisens von gewöhnlichen Dimensionen war während des Jahres 9½ Mark Cour. pro 100 Pfd. Am 31. Dezember 1860 betrug das Lager von Schwedischem Eisen 1,400,000 Pfd. und von Englischem 850,000 Pfd. Der Mittelpreis für das letztere war 7 Mark Courant pro 100 Pfd. gewesen.

Theer wurde zu Anfang des Jahres mit nur 13 Mark Cour. 4 Sch. bis 14 Mk. 2 Sch. für dicke und 15 Mk. für dünne Waare bezahlt, stieg aber auf Nachfrage aus England so im Preise, daß nach dem 9. Oktober 17 Mark und am Jahresschluß 22 Mark pro Tonne gezahlt wurden.

Unter den übrigen Exportartikeln aus Schweden kommen 45,000 Pfd. Butter vor, die mit Rücksicht auf die ausgezeichnete Qualität der Waare rasch und zu hohen Preisen abgesetzt wurden. Ebenso auch bedeutende Quantitäten Lumpen und Felle aller Art.

Schließlich bemerkt der Konsul, daß Schwedens Handelsverbindungen mit Lübeck während des Jahres 1860 eine bis dahin nicht erreichte Erweiterung erfahren haben. Die Schwedischen Segelschiffe fanden sicheren und vortheilhaften Absatz für ihre reichen Ladungen und die Dampfboote eine gleichmäßige und lohnende Beschäftigung.

c. Hamburg. Der Werth der direkten Einfuhr stieg im Jahre 1859 auf 3,819,000 Rthlr. einschließlich ungemünztes Gold zum Betrage von 22,800 Rthlr. Für das Jahr 1860 wird die Einfuhr auf 3,697,000 Rthlr. berechnet, wovon für 3,192,000 Rthlr. mit 40 Schwedischen Schiffen, für 233,000 Rthlr. mit 2 Hamburgischen und für 272,000 Rthlr. mit einem Norwegischen, 1 Preußischen, 3 Dänischen und 6 Hannoverschen angebracht wurden.

Der Werth der Ausfuhr, welcher im Jahre 1859 875,000 Rthlr. betrug, hat sich im Jahre 1860 auf 566,000 Rthlr. vermindert. Mit 27 Schwedischen Fahrzeugen wurden Waaren für 524,000 Rthlr., und mit 5 Dänischen und 1 Hannoverschen für 42,000 Rthlr. ausgeführt.

Eingeführt wurden von Hamburg folgende Hauptartikel:

		1859.	1860.
Baumwolle	Pfd.	58,492	24,836
Häute und Felle, unbereitete trockene	Ctr.	3,670	6,921
anderer Art.	„	3,865	3,996
Kaffee	Pfd.	963,218	410,266
Zucker, roher	„	119,041	395,192
raffinirter	„	122,451	86,256
Syrup	„	261,986	264,280
Tabak in Blättern	„	113,005	64,141
Wein in Fässern	„	73,169	40,893
in Flaschen	Kannen	1,632	1,148
Oel	Pfd.	111,890	111,373
Wolle	„	4,900	1,800
Farben, Bleiweiß	„	115,418	92,841
nicht spezifizirte	Rthlr.	139,657	175,202
Reis	Pfd.	166,659	310,267
Schwefelsäure	„	146,943	166,607
Eisenbahn-Effekten	Rthlr.	61,185	311,565
Geräthschaften und Maschinen	„	33,302	32,270
Kautschuck-Arbeiten	„	10,904	20,701
Sämereien	„	56,613	43,495
Harz	Pfd.	166,080	137,086
Holzwaaren und Holz	Rthlr.	21,654	32,540

dagegen ausgeführt nach Hamburg:

		1859.	1860.
Eisen, Stab-	Ctr.	7,964	17,490
Nägel	„	1,072	642
Stahl	„	7,021	3,965
Kupfer	„	476	1,075
Getreide	Kubikf.	233,156	51,054
Baumwollen-Garn	Pfd.	47,048	2,400

In dem von dem Schwedisch-Norwegischen General-Konsul zu Hamburg für 1860 erstatteten Jahresberichte wird bemerkt, daß Schwedisches Eisen während des Jahres am dortigen Platze eine wenig lebhafte Nachfrage erfahren habe: Stabeisen von gewöhnlicher Marke wurde mit 8½ Mk. Bko. pro 100 Pfd. bezahlt, welcher Preis sich ziemlich unverändert das ganze Jahr hindurch hielt. Die Zufuhr von Kupfer aus Schweden stieg

bis ungefähr auf 800,000 Pfd., wovon sich am Jahresschluß noch 50,000 Pfd. unverkauft auf Lager befanden. Der Preis dieses Artikels war zu Anfang dieses Jahres einigermaßen günstig, ging aber allmälig von 74 auf 68 Mark Banko pro 100 Pfd. herab. Von Schwedischem Theer war die Einfuhr ungewöhnlich beschränkt, in dessen Folge der Preis bei lebhafter Kauflust sich nach und nach auf ca. 6 Mk. pro Tonne erhöhte.

Während des Jahres wurde an einen Ausländer ein Schwedisches Schiff von 83 Lasten verkauft.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen.

Aalborg, 1. März. Im letzten Jahre ist unser Platz von 407 Schiffen besucht worden, deren gesammte Tragfähigkeit von 10,216 Lasten und Bestauung 9602 Lasten betrug. Darunter befanden sich 4 Preußische Schiffe von 63 Normallasten Tragfähigkeit. Die Zahl der von hier nach Preußischen Häfen einklarirten Schiffe war 31 mit 1137 Lasten. Von Preußischen Häfen kamen hier 22 Schiffe von 638½ Lasten an. Die Einfuhr der meisten Artikel hat während des verflossenen Jahres im Vergleich mit 1860 sich etwas vermindert, während der Produktenexport in derselben Zeit beinahe unverändert blieb. Nur in Speck und Fleisch hat die Ausfuhr sich sehr vermindert. Diese Abnahme ist dadurch zu erklären, daß eine bedeutende Ausfuhr von lebendigem Rindvieh und Schweinen nicht nur seewärts nach Kopenhagen, sondern auch landwärts nach Süden, stattfand. Die Getreideernte in unserer Umgegend war in 1861 dem Quantum nach nur mittelmäßig, der Qualität nach gut. Bei den hiesigen Kaufleuten lagern indessen bedeutende Partien, welche wegen des Winters noch nicht seewärts versandt werden konnten. Auf dem hiesigen Zollhause sind in den beiden Jahren 1860 und 1861 folgende Waarenmengen zum Eingange abgefertigt worden:

	1860	1861
Baumwollengarn...	254,560 Pfd.	237,940 Pfd.
Baumwollene Manufakturwaaren.....	46,640 „	32,730 „
Traubenbranntwein, Genever und Rum	29,080 Pr. Pfd.	10,550 Pr. Pfd.
Roheisen	294,800 Pfd.	361,000 Pfd.
Eisen in Stangen und Platten	1,282,630 „	1,032,270 „
Nägel aus Eisen...	160,950 „	130,380 „
Hanf und Flachs..	708,500 „	389,110 „
Kaffee	35,250 „	7,000 „
Leinengarn	16,440 „	12,900 „
Leinwand u. Leinenwaaren.........	37,360 „	28,300 „
Reis	6,350 „	4,560 „
Steinsalz..........	470,700 „	796,700 „
Salz, gewöhnliches .	8,590 Tonn.	7,260 Tonn.
Seidene Waaren und Nähseide........	1,810 Pfd.	1,270 Pfd.
Steinkohlen	63,630 Tonn.	79,970 Tonn.
Fayence	57,560 Pfd.	27,000 Pfd.
Tabak	475,700 „	451,500 „
Wollene Manufakturwaaren..........	32,830 „	24,700 „
Wein..............	36,580 Potten	32,800 Potten
Zimmerholz aus Fichten und Tannen	3,098 C.-Last.	2,196 C.-Last.
	131,900 C.-Fuß	112,100 C.-Fuß

Außer diesen direkt importirten Waaren wird noch ein großer Theil von Kopenhagen entweder verzollt, oder als Transitgut hieher gebracht, besonders sind hier von Kaffee, Zucker, Wein und Traubenbranntwein große Posten auf diese Weise hieher gekommen. Die Ausfuhr von Landesprodukten nach fremden Plätzen ergab im Vergleich mit dem Vorjahre folgendes Resultat:

	1860	1861
Gerste	28,400 Tonn.	17,640 Tonn.
Hafer.............	53,400 „	75,850 „
Weizen............	2,380 „	280 „
Roggen	13,500 „	5,250 „
Rappsaat	— „	1,100 „
Graupen	59,400 Pfd.	45,400 Pfd.
Viehknochen	223,300 „	284,800 „
Felle, gedarrte	78,500 „	45,860 „
Wolle	29,700 „	34,200 „
Speck und Fleisch..	404,600 „	171,000 „
Käse..............	12,460 „	15,600 „
Mauersteine	211,500 Stück	266,600 Stück
Butter............	777½ Tonn.	725 Tonn.

Wiborg, 15. März. Obgleich die Holzpreise im Auslande niedriger als im Jahre 1860 standen, war doch, in Folge der durch eine Kaiserliche Verordnung vom 9. April 1861 bewilligten Sägefreiheit und daraus entstandenen größeren Betriebsamkeit der Sägemühlen, die Holzausfuhr im vorigen Jahre überaus lebhaft und wurden im Ganzen 271,303 Dtzd. Dielen und Bretter, 130,237 Kbff. Balken und 196 Faden Splittholz nach verschiedenen Ländern ausgeführt. Der Werth der Gesammt-Ausfuhr dieses Platzes betrug 1,475,380 S.-R. gegen 1,110,225 S.-R. und derjenige der Gesammt-Einfuhr 1,650,056 S.-R. gegen 1,268,908 S.-R. im Jahre 1860. Unter der Einfuhr befanden sich ca. 1 Mill. Pfd. raffinirter Zucker, die seewärts von der Dampf-Zuckerraffinerie in Helsingfors bezogen worden sind, deren Fabrikat immer mehr die ausländischen Raffinaden zu verdrängen anfängt. Dieser Umstand erklärt auch das Aufhören des in früheren Jahren bedeutenden Imports von raffinirtem Zucker von Königsberg. Von Preußen ist im vorigen Jahre nichts eingeführt und auch nichts dahin ausgeführt worden. Die Zahl der hier eingelaufenen Schiffe aller Flaggen war 401, darunter 8 Preußische; dazu kommen noch 129 Küstenfahrzeuge. Die Schifffahrt begann im vorigen Jahre erst am 17. Mai und schloß am 3. Dezember. Durch die vorerwähnte Kaiserliche Verordnung vom 9. April 1861 wurde den Sägemühlen in Finnland vollkommen Sägefreiheit gewährt und statt des bisher von den Mühlenbesitzern erlegten Sägeschatzes eine Sägeabgabe von ½ Kop. Sr. pr. Kbff. für alle gesägten Holzwaaren, die aus Finnland exportirt werden, auf 5 Jahre festgestellt. — Außer dieser Abgabe wird noch, laut neuer Kaiserlicher Verordnung vom 10. April 1861, ein Exportzoll von ¼ Kop. Sr. pr. Kbff. für gesägte Holzwaaren erlegt; alle übrigen Holzwaaren werden nach dem Zolltarif vom 30. April 1859 behandelt. Mit Ausnahme dieser neuen Bestimmungen und der Erhöhung des Exportzolls auf Knochen von 3 Kop. Sr. auf 6 Kop. Sr. pr. Lpfd. von 20 Pfd. (laut Verordnung vom 13. Februar 1861) sind in dem bestehenden Zolltarif keine Aenderungen eingetreten. — Die erste Finnländische Eisenbahn von Helsingfors nach Tavastehus ist jetzt vollendet und wird schon am 17. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. — Die Getreide-Ernte fiel im vorigen Jahre in den verschiedenen Theilen Finnlands sehr ungleich und durchschnittlich nur sehr mittelmäßig aus. In Folge dessen sind die Getreidepreise sehr gestiegen, doch ist die Ausfuhr, sowie auch die Einfuhr, augenblicklich noch gestattet.

Torrevieja, im Januar. Den wichtigsten Gegenstand der hiesigen Ausfuhr bildet Salz, von welchem im verflossenen Jahre 24,556 Modins expedirt wurden. Der Preis ist 50 Reales pr. Modin, außerdem 6 Reales

Unkosten, um das Salz am Bord zu liefern inkl. Ballastentlöschung. Die Verschiffung des Salzes erfolgte in nachstehender Art; es gingen:

		Mobins.
15 Schiffe	nach Preußen	mit 4,299
17 „	„ Rußland	„ 4,736
29 „	„ Schweden	„ 6,875
17 „	„ Norwegen ...	„ 5,160
11 „	„ Mecklenburg ..	„ 3,014
1 „	„ England	„ 95
2 „	„ Frankreich ...	„ 357
90 Schiffe	....	mit 24,536

Die Hafenabgaben betragen ca. 30 Piaster für jedes Schiff. — Die Quarantaine muß in Alicante abgehalten werden, wenn ein Schiff von ungesunden Orten kommt.

Havana, Anfang März. Die diesjährige Zucker-Ernte auf der Insel Kuba wird eine sehr reiche werden, sowohl was Quantität als Qualität anbetrifft, und es ist wahrscheinlich, daß der Ertrag derselben denjenigen früherer Jahre wesentlich übersteigen wird. Die Aussichten für die nächste Tabaks-Ernte sind soweit ziemlich gut, es hat in den letzten Monaten in den Hauptdistrikten stark geregnet und haben sich dadurch die Pflanzen von der gegen Ende des vorigen Jahres gelittenen starken Dürre wieder größtentheils erholt. Mehrfach ist im letzten Jahre an geeigneter Stelle in Anregung gebracht worden, auf die hiesige Tabaksausfuhr einen größeren Zoll zu legen, als bisher; verschiedene Petitionen sind zu diesem Zwecke versucht worden, hauptsächlich von hiesigen Cigarrenfabrikanten ausgehend, welche bei den fortwährend seit einigen Jahren steigenden Tabakspreisen und dem hiesigen hohen Arbeitslohn nicht mehr mit den norddeutschen Cigarren-Fabrikanten konkurriren können und demzufolge eine sehr große Anzahl Arbeiter haben entlassen müssen. Obwohl jene Idee hier manche Anhänger hat, so bezweifelt man doch, daß dieselbe hier sobald zur Ausführung gelangen wird, da derartige Aenderungen, seien sie zum Nachtheil oder Vortheil irgend einer Industrie, stets sehr lange dauern, ehe sie Thatsache werden. Der Stand unserer übrigen Produkten-Ernten läßt nichts zu wünschen übrig, und das Ergebniß wird wahrscheinlich das eines sehr guten Durchschnittsjahres werden. Die Ergebnisse der Handelsbewegung des verflossenen Jahres sind sehr ungünstiger Art. Die Störung des Handels in den benachbarten Amerikanischen Staaten brachte hier zunächst mehrere bedeutende Handlungshäuser im Anfange des Jahres zum Sturze, namentlich solcher, welche ihren Kredit schon lange auf künstliche Weise aufrecht erhalten hatten, andere folgten und die hiesigen Tribunale mußten binnen wenigen Monaten Insolvenz-Erklärungen bis zum Belaufe von nahe an 50 Millionen Dollars entgegennehmen; viele dieser Fallissemente sind bei dem hier so langsamen Gerichtsverfahren noch nicht abgewickelt. Nur allmälig hat sich das schwer erschütterte Vertrauen bei unserer Handelswelt wieder gesammelt, und sich ein ruhiges, gesunderes Geschäft, als wir in den letzten Jahren gehabt, wieder eingestellt. Die Zahl der hiesigen Handlungshäuser hat sich zwar auf ca. ein Drittheil in Anzahl gegen früher reduzirt, diese wenigen haben aber ein lukratives Geschäft gemacht. Während der letzten Hälfte des verflossenen Jahres führte die uneffektive Blokade der südlichen Häfen der Nordamerikanischen Staaten unserer Insel theilweise über Mexiko (Matamores), theilweise direkt nicht unbedeutende Quantitäten südlicher Produkte, als Baumwolle, Terpentin u. dergl. m. zu, wodurch dem hiesigen Handel noch mehr Ausdehnung gegeben worden. — Größerer Wachsamkeit des Blokade-Geschwaders halber ist dieser Erwerbszweig in neuerer Zeit wieder mehr begränzt worden und hat auch der Handel mit Matamores durch die Stationirung eines Föderal-Kriegsdampfers an der Mündung des Rio Brazos einen harten Stoß erlitten. Unsere Dampfschiffsverbindungen mit dem Festlande lassen leider seit dem Bürgerkriege im Norden und in Folge der Benutzung eines großen Theils der Post-Dampfschiffe für Kriegszwecke sehr viel zu wünschen übrig. Von den hiesigen Küstendampfern werden verschiedene für Expedition der Spanischen Truppen nach Mexiko verwandt, seit einiger Zeit sind selbige aber wieder alle in Fahrt wie früher. Die Zahl der Preußischen Schiffe, die in 1861 hier verkehrt haben, war 9; dieselben sind sämmtlich mit Zucker, und theilweise auch Tabak und Cigarren, befrachtet worden.

New-York, Ende Februar. Hunts Merchants Magazine bringt in dem zweiten Hefte den Tarif für die neue Telegraphenlinie nach Kalifornien. Nach demselben sind die Gebühren von St. Louis aus in nachstehender Weise festgesetzt:

	Doll.	Cts.
Für 10 Worte	4	25
Für die nächsten 90 Worte (jedes)	—	36
„ „ „ 400 „ „	—	24
„ „ „ 500 „ „	—	18
Ueber 1000 Worte (jedes)	—	12

Diese Gebühren für die Minimalzahl der telegraphirten Worte entsprechen genau der Kongreßakte, welche das Maximum für die ersten zehn Worte auf 4 Doll. 25 Cts. und auf 36 Cts. für jedes Zusatzwort festsetzte. Die Gebühren von New-York nach San Franzisko betragen für die ersten zehn Worte 5 Doll. 95 Cts., und 48 Cts. für jedes folgende Wort, so daß die Differenz in der zeitigen Gebührentaxe zwischen New-York und St. Louis beruht. Es ist zu bemerken, daß die Gebühren für die ganze Linie auch von allen Depeschen nach Salt Lake City, Carson City und nach den übrigen Zwischenstationen erhoben werden, da nach der Entfernung bemessene Gebühren noch nicht festgesetzt sind. Diese Abweichung wird jedoch, wie man sagt, nur von kurzer Dauer sein, da bei einer Versammlung der Gesellschaftsmitglieder, die bald in New-York abgehalten werden wird, ein Tarif nach den Entfernungen aufgestellt werden soll. Die Wahrnehmung, daß die jetzigen Gebühren, sowohl für den Gebrauch des Publikums als für das Interesse der Gesellschaft zu hoch sind, kann durch die Zeit nur bestätigt werden. Die Botschaft des Präsidenten vom Dezember 1861 wurde von New-York nach San Franzisko in 36 Stunden telegraphirt. Die Kosten für dieselbe betrugen ungefähr 156 Doll. Die Zeitdifferenz zwischen den beiden Orten beträgt ungefähr 3 Stunden. Die gewöhnliche Frist, welche die Uebermittelung einer kurzen Depesche erfordert, ist ungefähr 3 Stunden, so daß eine kurze Depesche in New-York um 9 Uhr Vormittags aufgegeben, in San Franzisko um 9 Uhr Morgens dortiger Zeit eintrifft.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 7 und 8 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 16. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 18. April 1862.

Die Entwickelung des Handels von Yokuhama.

II.

Ich komme nunmehr auf die politischen und kommerziellen Ereignisse in Yokuhama während des eben verflossenen Jahres zurück.

Dasselbe begann düster genug. Die Nachricht von der Entdeckung einer Verschwörung zur Vertreibung der Fremden und von der Ermordung des Dolmetschers der Amerikanischen Gesandtschaft in den Straßen von Yeddo, sowie die Erklärung ihrer Ohnmacht von Seiten der Japanesischen Regierung erzeugten in Yokuhama einen panischen Schrecken. Indessen beruhigten sich die Gemüther einigermaßen, als die öffentliche Ordnung in Yokuhama nicht gestört wurde, und die Gesandten Englands und Frankreichs sich dahin zurückzogen. Kurz darauf ließ Sir R. Alcock die Glieder der Britischen Kommunity von Yokuhama auffordern, ihm mitzutheilen, in welchen Punkten sich dieselben über die gestörte Freiheit des Handels zu beklagen hätten; — er ließ sich die Vorschläge derselben, wie sie aus mehreren zu diesem Zweck gehaltenen Versammlungen hervorgingen, unterbreiten und bemühte sich endlich augenscheinlich, den gerechten Beschwerden des Handelsstandes Abhülfe zu verschaffen, — so daß man sich allgemein dem Vertrauen auf wirkliche Besserung der Zustände hingab, als die Repräsentanten der beiden großen Westmächte am 2. März ihre Funktionen in Yeddo wieder aufnahmen.

Leider wurde in der Hauptsache dadurch nicht viel geändert.

Wenige Monate später kehrte ein Japanesischer Kaufmann, der einem Englischen Hause in Yokuhama eine ansehnliche Summe Geldes schuldete und sich für einige Zeit unsichtbar gemacht hatte, dahin zurück, ohne irgendwie Miene zu machen, seinen Verpflichtungen nachzukommen. Der Engländer, der sein Geld nicht gern in Stich lassen wollte, veranlaßte einen seiner Freunde, von dem Japanesen eine Partie Seide zu kaufen und letzteren dann wegen der Zahlung an ihn zu verweisen. Dies geschah; — doch sobald der Japanese sah, daß er kein Geld bekommen, sondern daß seine Seide zunächst zur Deckung seiner Schuld dienen sollte, holte er einige seiner Freunde und eine Schaar Coolies herbei, ließ das Lagerhaus seines Gläubigers, wohin die betreffenden Ballen inzwischen gebracht worden waren, am hellen Tage erbrechen, die Seide wegnehmen und letzteren persönlich mißhandeln. Die aufgeregte Menge zog dann zu einem anderen Europäischen Kaufmann, der sich mit einem Japanesen über den Preis einer empfangenen Partie Kupfer nicht einigen konnte, und holte auch diese gewaltsam aus dessen Lagerhaus heraus. Der Gouverneur von Kanagawa soll auf die betreffende Beschwerde geantwortet haben, die Stimmung des Volkes gegen die Fremden sei so erbittert, daß er nicht im Stande sei, letztere zu schützen.

Inzwischen hatte der Britische Gesandte in Begleitung des Holländischen Generalkonsuls von Nagasaki aus zu Lande eine Reise nach Yeddo unternommen, welche einen neuen Beitrag zur Kenntniß dieses Reiches und einen neuen Beleg für die bewunderungswürdige Entwickelung seines Landbaus und seiner Industrie geliefert hat. Kaum nach Yeddo zurückgekehrt, wurde sein Hôtel in der Nacht vom 5. Juli von bewaffneten Japanesen umzüngelt und bestürmt, und nur einer schnell herbeieilenden Abtheilung Kaiserlicher Truppen verdankten Sir R. Alcock und die Mitglieder seiner Gesandtschaft ihre Rettung aus größter Lebensgefahr. Von wem oder von welcher Partei dieser neue Mordanfall ausgegangen, ist, wie bei den früheren Fällen, bis jetzt nicht zuverlässig bekannt geworden; — es unterliegt aber kaum einem Zweifel, daß zwischen denselben ein geheimer Zusammenhang besteht, und daß die Thäter alle einer und derselben Klasse mordlustiger Gesellen angehören, die auf jede Gefahr hin den Fremden Verderben und Tod bringen wollen. Die Zustände in Japan haben in vieler Beziehung Aehnlichkeit mit unseren mittelalterlichen Verhältnissen, und wie damals die entlassenen Kriegsknechte der einzelnen Fürsten unbekümmert um Kaiser und Reich die Straßen unsicher machten, so bildet sich gegenwärtig in Yeddo aus den entlassenen Trabanten der Daimios, welche gewohnt sind, ein großes bewaffnetes Gefolge zu unterhalten, jene gefährliche Klasse von Müßiggängern, die aus Rache oder anderen Motiven zu jedem Bubenstück fähig sind. Der Britische und Französische Gesandte hielten es daher für gerathener, sich wieder nach Yokuhama zurückzuziehen; — der Holländische Generalkonsul hat es immer vorgezogen, in Nagasaki zu residiren, — und so ist nochmals der Amerikanische Gesandte, Mstr. Townsend Harris, der es ohne Zweifel seither am besten verstanden hat, sein Verhalten den eigenthümlichen Zuständen am Kaiserlichen Hof von Yeddo anzupassen, allein daselbst zurückgeblieben.

Die Ruhe ist seitdem in Yeddo und Yokuhama nicht wieder gestört worden. Zum Schutze der Gesandten und der Europäischen

Niederlassung an letzterem Orte sind übrigens Britische und Französische Truppen-Detachements daselbst gelandet worden, und außerdem befinden sich immer Kriegsschiffe der einen oder anderen Nation im dortigen Hafen. Yokuhama ist rings von Wasser umgeben; — zwei Brücken vermitteln allein die Verbindung auf der Landseite, und bei einigen Vorsichtsmaßregeln genügte daher eine geringe Truppenmacht, das Europäische Stadtviertel von allem gefährlichen Gesindel rein zu halten und im Fall eines Ueberfalles so lange zu vertheidigen, bis Hülfe von den Schiffen herbei gerufen werden kann. Was die Handel und Gewerbe treibende Bevölkerung von Yokuhama und Umgegend betrifft, so habe ich bei derselben während meines dortigen Aufenthaltes durchaus keine feindselige Stimmung gegen Europäer im Allgemeinen entdecken können, obgleich die Japanesische Regierung sich immer darauf beruft; — es ist mir im Gegentheil so vorgekommen, als wüßten diese Leute den Werth des klingenden Silbers, das die Fremden in so großer Menge ins Land bringen, sehr wohl zu schätzen, und ich glaube sogar, daß sie den letzteren im Stillen weit mehr gewogen sind, als ihren eigenen Beamten, von denen sie mancherlei Bedrückung zu erfahren haben. Diese Jakonies dagegen, deren seitherige Stellung durch das Erscheinen der selbstständigen und bemittelten Fremden in ihren Grundvesten erschüttert ist, sowie ein Theil des großen Adels und dessen verzweifelter Anhang sind die wirklichen Feinde der Europäer Uebrigens hat, zur Vermeidung fernerer Konflikte, Sir R. Alcock in Uebereinstimmung mit den Wünschen der Japanesischen Regierung vor Kurzem strenge Polizei-Vorschriften für die Britischen Unterthanen in Japan erlassen, welche bei letzteren zwar vielfache Unzufriedenheit erregen, aber unter den gegebenen Verhältnissen durchaus gerechtfertigt sein dürften.

Inzwischen ist der durch die Verträge bestimmte Termin zur Eröffnung des Hafens von Yeddo (1. Januar c.) erschienen. Ob es in Bezug auf diesen Punkt zu einer Verständigung zwischen der Japanesischen Regierung und den fremden Gesandten gekommen ist, ist mir nicht bekannt geworden; — jedenfalls ist es für den Augenblick kaum denkbar, daß sich Europäische Kaufleute in Yeddo niederlassen können, ohne eine gewisse Garantie für die Sicherheit ihres Lebens und Eigenthums zu haben. Aber wer soll dieselbe gewähren, wenn die Japanesische Regierung nicht einmal im Stande ist, die bei ihr beglaubigten Gesandten zu schützen? — Die Stationirung von Kriegsschiffen auf der Rhede kann auch nicht viel nützen, da die Entfernung des Ankerplatzes von der Stadt viel zu groß ist, als daß von denselben im Fall der Noth wirkliche Hülfe geleistet werden könnte.

Andererseits ist die Entfernung zwischen Yokuhama und Yeddo so unbedeutend, daß die aus Eröffnung des Hafens der Hauptstadt entspringenden Vortheile den aus den dabei unvermeidlichen Konflikten entstehenden Nachtheil kaum aufwiegen dürften, wenn die Japanesische Regierung dem freien Zuströmen der Produkte ihres Landes nach Yokuhama und dem Verkauf derselben an die fremden Kaufleute kein Hinderniß mehr bereiten will.

Um so wichtiger ist dagegen die Eröffnung von Osakka resp. Hiogo, für die Beziehungen zu Europa. Osakka ist der Sitz des Kapitals, — es ist der Centralpunkt des Japanesischen Handels und Gewerbfleißes, es ist endlich, gleich Nagasaki und Kanagawa, eine freie Kaiserliche Stadt, in der kein eifersüchtiger Daimio seine eigene Meinung zur Geltung bringen kann. Zur Zeit meines Aufenthaltes in Yokuhama waren nur zwei Japanesen daselbst in der Lage, ein größeres Geschäft für eigene Rechnung zu machen; — alle übrigen waren nur die Agenten ihrer Korrespondenten zu Osakka und Yeddo, und so ist es namentlich dem Unternehmungsgeist der Kaufleute von Osakka zu verdanken, daß Europäische Fabrikate von Yokuhama und Nagasaki aus ihren Weg in das Innere Japans gefunden haben, — wie auch andererseits ein großer Theil des Thee, der Seide, des Porzellan rc., das nach diesen Plätzen zum Verkauf kam, seine Eigenthümer in Osakka hatte. Nach der enthusiastischen Beschreibung, welche die Begleiter des Englischen Gesandten auf seiner kürzlichen Landreise von dieser Stadt entwerfen, müssen ihr Wohlstand und ihre gewerbliche Thätigkeit sehr bedeutend sein; — außerdem werden ihre Bewohner sich ohne Zweifel weit schneller an den Verkehr mit Europäern gewöhnen, als ihre Landsleute in Yeddo und Kanagawa, da ihre Stellung gegenüber der Aristokratie des Landes eine freiere und selbstständigere ist. Endlich ist Osakka für den Bezug von Thee, Backwaaren und Porzellan der bestgelegene Platz Japans, — und die Japanesische Regierung wird vielleicht die Hand dazu bieten, auch die Abfuhr von Seide und anderen Landesprodukten nach Osakka und der Hafenstadt Hiogo zu erleichtern, um dadurch die Fremden aus der Nähe der Hauptstadt wegzulocken.

Mittlerweile hat indessen diese Regierung durch zwei kürzlich erfolgte Verordnungen die Freiheit des Handels von Neuem beschränkt; sie hat die Ausfuhr von Kupferblechen und Platten verboten und ferner ihren Unterthanen untersagt, auf zu machende Lieferungen Geldvorschüsse von den Fremden anzunehmen. Durch die erste dieser Verordnungen wird also der Bezug von Schiffskupfer, auf dessen Lieferung die Japanesen sich einzurichten begonnen hatten, sowie von allen anderen Kupferblechen aus Japan unmöglich, was um so mehr zu bedauern ist, da die Ausfuhr von Rohkupfer seit Eröffnung des Handels mit England und Amerika bereits verboten ist; — die andere Verordnung nimmt aber den Fremden das einzige Mittel, welches dieselben seither in der Hand hatten, die Japanesischen Kaufleute zur Erfüllung eingegangener Lieferungs-Verpflichtungen anzuhalten. Konnten die Fremden nämlich den Japanesischen Behörden einen von einem ihrer Landesangehörigen unterzeichneten Lieferungs-Vertrag vorlegen, auf Grund dessen letztere von ersteren Vorschuß empfangen hatten, so durften sie seither auf den Beistand der betreffenden Behörden zur Beitreibung des Ihrigen Anspruch machen. Ich kann hierbei nicht unerwähnt lassen, daß sich die Japanesischen Handelsleute im Allgemeinen leider keineswegs durch Rechtlichkeit der Gesinnung auszeichnen, und daß auf die Erfüllung übernommener Verbindlichkeiten Seitens derselben durchaus nicht zu rechnen ist, wenn man nöthigenfalls nicht einen gewissen Zwang gegen sie zur Anwendung bringen kann. Sie stehen in jeder Beziehung weit unter ihren Chinesischen Standesgenossen, und es scheint wirklich, daß der tausendjährige Druck, der auf ihnen, als den Gliedern einer untergeordneten Klasse lastet, Neigung zu Ueberlistung und Betrug auf Kosten besserer Eigenschaften bei ihnen entwickelt hätte!

Daß der Handel von Yokuhama sich unter solchen Umständen im eben verflossenen Jahre nicht in dem Maße weiter entwickelt hat, wie man am Schlusse 1860 hoffen durfte, kann nicht überraschen. Auf den Ausfuhrhandel übten außerdem die Amerikanischen Ereignisse, durch welche der Werth fast aller Rohprodukte in Europa

gedrückt wurde, einen sehr lähmenden Einfluß aus; — doch fand in Thee ein recht lebhaftes Geschäft statt.

Laut Privatberichten wurden vom 1. Januar bis 30. September vorigen Jahres:

6,284 Ballen Rohseide und
76,134 Kisten Thee

in Yokuhama verschifft; — also von Rohseide in 9 Monaten circa 20 pCt. weniger, als in den 6 letzten Monaten 1860. Nehme ich den Werth des Ballens Rohseide zu 250 Doll. und der Kiste Thee zu 8 Doll. im Durchschnitt an, so würde obiges Quantum einen Gesammtwerth von 2,180,072 Mexikanischen Dollars repräsentiren.

Ueber den Umfang des Importhandels im verflossenen Jahr sind mir noch keine zuverlässigen Daten bekannt geworden, — doch glaube ich, bei dem schleppenden Verkauf der verschiedenen Artikel annehmen zu können, daß das vorjährige Resultat weit hinter den Ergebnissen von 1860 zurückbleibt. Die einzigen Artikel, welche fortwährend guten Absatz gefunden haben, waren graue Shirtings und Kamlots; — von letzteren sollen allein im September 4000 Stück verkauft worden sein. Ich weiß nicht, weshalb man der Fabrikation von Kamlots im Zollverein seither so geringe Aufmerksamkeit geschenkt hat; — es ist ein Artikel von großer Wichtigkeit für die ostasiatischen Reiche!

Im Rechnungsjahr 1860—61 (1. Juli — 30 Juni) wurden, laut Nachweisung der Handelskammer von Shanghai: 32,145 Stück Kamlots daselbst eingeführt und dagegen von dort:

29,055 Stück, wie vorstehend aufgegeben, nach Japan;
1,171 » nach Tientsin, Chefu, Newchwang 2c. und
2,196 » nach den Häfen am Yangtsze-kiang;
zus. 32,422 Stück reexportirt.

Vorräthig waren: am 30. Juni, 30. Sept., 31. Dez. 1861,

in Hongkong	8554	7284	?	Stück Kamlots
in Singapore	4280	4898	5134	» »

Die in Japan eingeführten Kamlots stammten zum Theil aus Holländischen, zum Theil aus Englischen Fabriken; letztere sind indessen, der bedeutend billigeren Preise halber, immer mehr begehrt worden, und ich habe daher unter Nr. 162 in Kiste O & Co. Nr. 30 Musterabschnitte davon, in den für Yokuhama passenden Farben, an das hohe Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten eingesandt. Beste Farben sind: dunkelblau, purple (violet) und orange, sowie für einige Käufer auch schwarz. Die Aufmachung muß genau in Englischer oder Holländischer Weise (beste Marke BBB, gangbarste SS), die Packung in Ballen von 10 Stück erfolgen.

Als gutes Farben-Sortiment wurde mir in Yokuhama folgendes ebenfalls empfohlen:

10 Ballen Kamlots sollen enthalten:

30 Stück Purple,
20 » Schwarz,
15 » Orange,
15 » Citronengelb,
7 » Dunkelblau,
3 » Mittelblau,
5 » Scharlachroth,
2 » Mittelgrün,
2 Stück Weiß,
1 » Grau,
zusammen 100 Stück Kamlots.

Die Englischen Kamlots kommen in Stücken von 56 Yards Länge und 30½ à 31 Inches Breite; — man zahlte dafür in Yokuhama: (Zoll 5 pCt.)

gut sortirt	Marke BBB, per Stück	BB, per Stück	S,	SS, per Stück	geringe Qualit. per Stück
im Aug. 1860	34 à 35 Doll.	—	—	30 à 32	—
» Okt. »	28½ à 29 Doll.	—	—	27 à 28	—
» Nov. »	27 à 27½ Doll.	—	—	25½ à 26	—
» Dez. »	26 Doll.	—	—	24 à 25	—
» Jan. 1861	24 Doll.	—	—	23	—
» Feb. u. Mrz.	23 à 24 Doll.	—	—	21½	—
» Mai 1861	24 Doll.	23½	—	21½ à 23½	20½ à 21½
» Juni »	28 Doll.	24 à 25½	24½	22½ à 23 $\frac{9}{10}$	20½ à 22
» Juli u. Aug. 1861	28 Doll.	24 à 24½	24½	22½ à 23½	—
» Sept. 1861	24½ à 25½ Doll.	23½		23½ 23	21 à 22

In Nagasaki notirte man diesen Artikel Anfang September 1861:

Englische Kamlots, Marke SS zu 22 à 23½ Doll., Holländische zu 25 Doll. per Stück, — Kours auf Shanghai 100 à 102 pCt., Eingangszoll 5 pCt.; in Tientsin (Zoll auf Englische Kamlots 5 Candarin, auf Holländische 1 Mace per Chang, 1 Chang = 141 Inches):

1861		per Stück		per Stück,
im April	Holländische à Taels	28,	Englische SS à Taels	22
» Mai	» »	24,	» »	16½
» Juni	» »	22,	» »	13,
» Juli	» »	20 à 21,	» »	14 à 15
» August	» »	20	» »	13½ à 15

69 Taels in Tientsin sind gleich 100 Mexikanischen Dollars.

In Shanghai endlich variirten die Preise im verflossenen Jahr:

für Englische Kamlots, Marke BBB	zwischen Taels	17½	und 20
» » » S	»	15	» 16½
» » » SS	»	13	» 15½
» » » SSS	»	14	» 14½

Holländische Kamlots blieben nominell auf 23½ Taels per Stück stehen, der Kours für 6 Monat Sicht Bankwechsel auf London bewegte sich zwischen 5—11½ und ½ pCt. per Tael.

Von sonstigen Artikeln sind im verflossenen Jahre türkisch-rothes Garn und Englisches Broad Cloth in Yokuhama in Frage gekommen; — für letzteren Artikel werden schwarz, weiß, grau und scharlach als beste Farben bezeichnet.

Von Spanish Stripes wurde mir folgendes Farbensortiment als für Yokuhama passend empfohlen:

Schwarz 50 Stück,
Scharlachroth 30 »
Hellgrün 20 »
zusammen 100 Stück;

einige Käufer wünschen indessen Scharlach im Sortiment vorherrschend.

Die Eupener Waare ist bereits in Yokuhama eingeführt worden und hat sowohl in Bezug auf Aufmachung als Qualität gefallen, — der Konsum darin ist indessen beschränkt, und Sendungen von 300

Stück per Vierteljahr dürften vollständig genügen. Im Juni 1861 notirte man den dortigen Verkaufspreis für gut assortirte Waare mit 1 Doll. à 1 Doll. 10 Cts. per Yard; — der Eingangszoll beträgt ebenfalls 5 pCt.

Auch eine kleine Partie Französischer Düffel nach Muster-Abschnitt Nr. 164 hat sich in Yokuhama gut verkauft.

Zu einer Aussendung nach dem zu eröffnenden Osakka werden mir namentlich gute Taschenuhren (mit Regulatoruhren könnte ein Versuch gemacht werden), gute Fernrohre, Aneroid-Barometer, Stereoskopen, und einige Spieldosen empfohlen; — ferner für Europäischen Gebrauch Alles, was zur Haus- und Komtoireinrichtung gehört, also: Meubles, Teppiche, Lampen, feuerfeste Geldschränke, billige Geldkisten, Kopier- und Siegelpressen, gute Thür- und Vorhangschlösser, Thür- und Fenstergehänge, einige Spiegel, fertige Stiefel und Schuhe nach Englischen Mustern rc. Dergleichen Sendungen würden vorläufig am besten nach Shanghai oder Nagasaki expedirt werden.

Eine wesentliche Erleichterung für den Verkehr mit Japan ist durch die im vorigen Sommer erfolgte Errichtung von Banketablissements in Yokuhama und Nagasaki herbeigeführt worden. Dieselben verkaufen Wechsel auf Shanghai, Hongkong, London rc. und kaufen dergleichen Wechsel, die auf Grund bestätigter Kredite von bekannten guten Häusern gezogen werden; — es ist daher bei Ertheilung von Kauforders nach Japan nicht mehr nöthig, den Betrag gleichzeitig in klingendem Silber einsenden zu lassen.

Privatwechsel auf Shanghai wurden am 30. September in Yokuhama gegen 2 pCt. Diskonto begeben, Bankwechsel auf diesen Platz gegen 1½ pCt. Diskonto gekauft, und 6 Monat Sicht gegen bestätigten Kredit auf London gezogene Wechsel konnten zu 4 Sh. 10¼ Pce. à 4 Sh. 10½ Pce. per Mexikanische Dollar daselbst verkauft werden. Dergleichen Wechsel waren in Shanghai am 5. Oktober p. zu 6 Sh. — ¼ Pce. à 6 Sh. — ½ Pce. per Tael zu begeben, und man rechnete damals 75 Taels = 100 Mexikanischen Dollars.

Es ist endlich Aussicht vorhanden, daß Japan im Laufe dieses Jahres durch regelmäßig gehende Dampfboote mit China und Europa in engere Verbindung gebracht und gleichzeitig dem seitherigen Monopol der Peninsular und Oriental Steam Navigation Kompany eine doppelte, und seit langer Zeit wünschenswerthe Konkurrenz gemacht wird.

Golf von Martaban, am Bord der Französischen Bark »Marie«, den 31. Januar 1862.

Gesetzgebung.

Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Belgien und Mexiko.

(Moniteur Belge Nr. 82.)

Se. Majestät der König der Belgier einerseits und Se. Excellenz der Präsident der Republik Mexiko andererseits, Willens die Handelsbeziehungen zwischen Belgien und Mexiko zu regeln, auszudehnen und zu befestigen und hierdurch die Freundschaft noch enger zu knüpfen, welche zwischen den beiden Staaten besteht, sind übereingekommen, Behufs Abschlusses eines zur Erreichung dieses Zweckes geeigneten Vertrages in Verhandlung zu treten, und haben zu dem Ende zu Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Se. Majestät der König der Belgier den Herrn August T'Kind, Ritter des Leopold-Ordens und des Ordens vom Niederländischen Löwen, Ihren Geschäftsträger in Mexiko, und Se. Excellenz der Präsident der Republik Mexiko den Herrn Lic. Ezequiel Montès, Abgeordneten zum Nationalkongreß, Welche, nachdem sie ihre Vollmachten einander mitgetheilt und dieselben in guter und gehöriger Form gefunden haben, über die folgenden Artikel übeeringekommen sind.

Art. 1.

Es soll beständiger Friede und Freundschaft zwischen Belgien und der Republik Mexiko und zwischen den Bürgern beider Staaten bestehen, ohne Ausnahme von Personen und Orten.

Art. 2.

Es soll zwischen Belgien und Mexiko wechselseitige Freiheit des Handels und der Schifffahrt bestehen, die Belgier können sich in Mexiko und die Mexikaner können sich in Belgien frei und in aller Sicherheit wie die Landeseinwohner selbst mit ihren Schiffen und Ladungen in alle Orte, Häfen und Füsse, die jetzt oder künftig dem Handel der übrigen Nationen geöffnet sind, begeben, mit Vorbehalt der polizeilichen Anordnungen, welche rücksichtlich der meistbegünstigten Nationen zur Anwendung kommen.

Art. 3.

Die Bürger der beiden vertragenden Theile können wie die Einheimischen in den bezüglichen Gebieten reisen oder sich aufhalten, Groß- und Kleinhandel treiben, Häuser, Magazine und Läden, deren sie bedürfen, miethen und inne haben, Transporte von Waaren oder Geld bewirken, und Konsignationen übernehmen; nach längerem als einjährigen Aufenthalt und wenn sie im Besitze von Vermögensstücken sind, die eine hinlängliche Sicherheit darbieten, als Bürgen bei dem Zollamte zugelassen werden.

Sie sollen, die Einen wie die Anderen, in vollkommener Gleichstellung, die Freiheit haben, bei allen Käufen und ebenso bei allen Verkäufen, welche sie abschließen, den Preis ihrer Effekten, Waaren und aller Gegenstände, sowohl einheimischer als eingeführter, festzusetzen, sei es, daß sie dieselben im Inlande verkaufen oder zur Ausfuhr bestimmen.

Sie erfreuen sich der gleichen Freiheit, ihre Geschäfte selbstständig zu führen, bei dem Zollamte ihre eigenen Deklationen abzugeben, oder sich nach Gutdünken durch Bevollmächtigte, Mäkler, Agenten, Konsignatare oder Dollmetscher vertreten zu lassen, mag es sich nun um den Kauf oder Verkauf ihrer Güter, Effekten, oder Waaren, oder um die Befrachtung, Abfertigung oder Löschung ihrer Schiffe, handeln.

Gleichermaßen sollen sie das Recht haben, alle die Funktionen wahrzunehmen, die ihnen von ihren eigenen Landsleuten, von Fremden oder von Einheimischen als Bevollmächtigten, Faktoren, Agenten, Konsignataren oder Dollmetschern werden übertragen werden.

In allen den Angelegenheiten, auf welche der gegenwärtige Artikel sich bezieht, haben sie sich nach den Gesetzen und Anordnungen des Landes zu richten, und in keinem Falle sollen sie anderen Lasten, Einschränkungen, Auflagen oder Steuern unterworfen sein, als den-

jenigen, denen die Landesangehörigen selbst unterworfen sind, mit Vorbehalt der polizeilichen Anordnungen, welche rücksichtlich der meistbegünstigten Nationen zur Anwendung kommen.

Man ist gleichermaßen darüber einverstanden, daß die Vortheile jeder Natur, welche die gegenwärtigen oder künftigen Gesetze des einen der beiden Staaten einwandernden Ausländern gewähren, auf die Auswanderer des anderen unter Innehaltung der gleichen Bedingungen, Anwendung finden sollen.

Art. 4.

Die Bürger einer jeden der vertragenden Mächte genießen in den Gebieten der anderen eines beständigen und vollständigen Schutzes für ihre Person und ihr Eigenthum. In Folge dessen haben sie Behufs der Verfolgung und Vertheidigung ihrer Rechte freien und unbehinderten Zutritt zu den Gerichtshöfen, in allen gesetzlich eingeführten Instanzen und Stadien der Rechtsprechung. In allen Angelegenheiten können sie Advokaten, Anwälte oder Agenten jeder Klasse, die sie gut finden, für sich auftreten zu lassen, annehmen. Ueberhaupt genießen sie in dieser Hinsicht dieselben Rechte und Privilegien, welche den Landeseinwohnern gewährt sind, und sind den gleichen Vorschriften unterworfen.

Art. 5.

Die Belgier in Mexiko und die Mexikaner in Belgien sind von jedem Kriegsdienste, sei es im Landheere oder auf der Flotte, in der Nationalgarde oder in der Miliz und in jedem anderen Fall frei; rücksichtlich ihres beweglichen oder unbeweglichen Vermögens sind sie keinen anderen Lasten, Einschränkungen, Auflagen und Steuern unterworfen, als die Inländer selbst.

Art. 6.

Den Belgiern in Mexiko und den Mexikanern in Belgien ist vollkommene Gewissensfreiheit und Freiheit des Kultus gewährleistet. Was die äußeren Formen des Gottesdienstes angeht, so haben sich die Einen wie die Anderen den Landesgesetzen unterzuordnen.

Art. 7.

Die Bürger einer jeden der vertragenden Mächte haben das Recht, in den bezüglichen Gebieten Vermögen jeder Art zu besitzen, und darüber in derselben Weise, wie die Einheimischen den Landesgesetzen gemäß zu verfügen.

Die Belgier genießen in dem ganzen Gebiet von Mexiko das Recht, die Intestat- oder testamentarischen Erbschaften, ebenso wie die Mexikaner, den Landesgesetzen gemäß anzunehmen und zu übertragen, ohne wegen ihrer Eigenschaft als Fremde irgend einem Abzuge oder einer Auflage, zu der nicht auch die Einheimischen verpflichtet wären, unterworfen zu sein.

Wechselsweise genießen die Mexikaner in Belgien das Recht, die Intestat- oder testamentarischen Erbschaften, ebenso wie die Belgier, anzunehmen und zu übertragen, gemäß den Landesgesetzen, und ohne wegen ihrer Eigenschaft als Fremde irgend einem Abzug oder einer Auflage, zu der nicht auch die Einheimischen verpflichtet wären, unterworfen zu sein.

Dieselbe Gegenseitigkeit zwischen den Bürgern der beiden Länder soll auch hinsichtlich der Schenkungen unter Lebenden stattfinden.

Bei der Ausfuhr der Güter, welche die Belgier in Mexiko oder die Mexikaner in Belgien aus irgend einem Titel empfangen oder erworben haben, wird von diesen Gütern kein Abschoß oder Abfahrtsgeld, noch irgend eine Abgabe erhoben, der nicht auch die Einheimischen unterworfen wären.

Die vorstehenden Bestimmungen finden auf alle Uebermittelungen von Gütern ohne Ausnahme Anwendung, deren Ausfuhr nicht bereits bewirkt worden ist.

Art. 8.

Es werden in Mexiko als Belgische Schiffe, und in Belgien als Mexikanische Fahrzeuge alle diejenigen betrachtet, die unter den bezüglichen Flaggen segeln, und die mit den durch die Gesetze eines jeden der beiden Staaten zum Nachweise der Nationalität der Handelsschiffe erforderten Schiffspapieren und Dokumenten versehen sind.

Art. 9.

Schiffe einer jeden der beiden vertragenden Nationen, welche in Ballast oder beladen in die Häfen der anderen ein- oder von dort auslaufen, sei es zur See, sei es auf Strömen oder Kanälen, sollen, welches auch der Ort ihrer Ausfahrt oder ihrer Bestimmung ist, sowohl bei dem Eingange wie bei dem Ausgange und während der Fahrt keinen Tonnen-, Hafen-, Baken-, Lootsen- oder Quarantaine-Abgaben, überhaupt keinen Abgaben oder Lasten irgend welcher Art oder Benennung, gleichviel, ob sie im Namen der Regierung, öffentlicher Beamten, Gemeinden oder irgend welcher Institute erhoben werden, unterworfen sein, wenn dieselben nicht ebenso, sei es gegenwärtig oder in der Folgezeit, auch den einheimischen Schiffen auferlegt sind.

Art. 10.

Hinsichtlich der Aufstellung der Schiffe, ihrer Befrachtung und Löschung in den Häfen, Rheden, Ankerplätzen und Bassins und überhaupt hinsichtlich aller Förmlichkeiten, denen die Handelsschiffe, ihre Mannschaft und ihre Ladung unterworfen sein können, soll den einheimischen Schiffen keinerlei Vorrecht und keinerlei Begünstigung gewährt werden, die nicht ebenso auch denen des anderen kontrahirenden Theils zu Gute kämen, indem es der Wille der kontrahirenden Theile ist, daß in dieser Beziehung ihre Schiffe auf dem Fuße vollkommener Gleichheit behandelt werden.

Art. 11.

Die Schiffe des einen der vertragenden Theile, welche wegen Nothruhe in die Häfen des anderen einlaufen, zahlen daselbst sowohl für das Schiff, wie für die Ladung nur diejenigen Abgaben, denen die einheimischen Schiffe in ähnlichen Fällen unterworfen sind, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens in den Nothhafen konstatirt ist, daß die Schiffe keine Handels-Operation vornehmen und daß sie sich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als der Grund, der das Aufsuchen des Nothhafens veranlaßte, erfordert.

Art. 12.

Die Kriegsfahrzeuge jeder der beiden Mächte können in alle diejenigen Häfen der anderen Macht einlaufen, in ihnen sich aufhalten und Reparaturen vornehmen, zu welchen der meistbegünstigten Nation der Zutritt gestattet ist. Sie sollen daselbst den nämlichen Vorschriften unterworfen sein und die nämlichen Vortheile genießen.

Art. 13.

Gegenstände aller Art, welches immer ihr Ursprung sein mag und von wo immer die Einfuhr erfolge, sollen, wenn sie in die Häfen des einen der beiden Staaten unter der Flagge des anderen eingeführt werden, weder andere noch höhere Eingangsabgaben entrichten, und

sind keinen anderen Lasten unterworfen als wenn sie unter der Nationalflagge eingeführt wären.

Art. 14.

Von den Bestimmungen des vorstehenden Artikels ist die Einfuhr von Salz und der Produkte der einheimischen Fischerei ausgenommen; indem die beiden Staaten sich das Recht zur Ertheilung von speziellen Privilegien für die Einfuhr dieser beiden Artikel vorbehalten.

Art. 15.

Gegenstände aller Art, welche aus einem der beiden Staaten unter der Flagge des anderen, wohin es auch sei, ausgeführt werden, sind keinen anderen Abgaben oder anderen Förmlichkeiten unterworfen, als wenn sie unter der Nationalflagge ausgeführt werden.

Art. 16.

Die Belgischen Fahrzeuge können in Mexiko und die Mexikanischen Fahrzeuge können in Belgien einen Theil ihrer Ladung sofort löschen und sich dann mit dem Rest ihrer Ladung in andere Häfen desselben Staats, die dem auswärtigen Handel geöffnet sind, begeben, sei es nun, um dort die begonnene Ausschiffung ihrer Fracht zu beendigen, sei es, um die Rückladung zu vervollständigen, ohne daß sie hierbei in jedem einzelnen Hafen andere oder höhere Abgaben zu entrichten haben, als diejenigen, welche unter gleichen Verhältnissen von den inländischen Fahrzeugen zu entrichten sind.

Was die Ausübung der Küstenfahrt betrifft, so werden die Schiffe der beiden Länder gegenseitig in derselben Weise behandelt, wie die Schiffe der meistbegünstigten Nationen.

Art. 17.

Während der durch die bezüglichen Gesetze der beiden Länder für die Niederlegung der Waaren im Entrepot bestimmten Zeit soll von den aus dem einen der beiden Länder in das andere eingeführten Gegenständen, so lange bis sie zur Durchfuhr, Wiederausfuhr oder zum Verbrauche abgefertigt sind, keine andere Abgabe als die Aufsichtsgebühren und Lagergelder erhoben werden. In keinem Falle sollen diese Gegenstände höhere Abgaben entrichten oder anderen Förmlichkeiten unterworfen sein, als wenn sie unter der Landesflagge eingeführt wären, oder aus dem meistbegünstigten Lande kämen.

Art. 18.

Gegenstände aller Art, die aus Belgien kommen, oder nach Belgien abgefertigt werden, sollen bei ihrem Durchgang durch das Mexikanische Gebiet, sei es in direkter Durchfuhr oder mittelst Wiederausfuhr, dieselbe Behandlung erfahren, welche unter gleichen Umständen auf die aus dem meistbegünstigten Lande kommenden oder dahin bestimmten Gegenstände angewendet wird.

Ebenso sollen Gegenstände aller Art, die aus Mexiko kommen oder nach diesem Lande abgefertigt werden, bei ihrem Durchgange durch das Belgische Gebiet dieselbe Behandlung erfahren, welche unter gleichen Umständen auf die aus dem meistbegünstigten Lande kommenden oder dorthin bestimmten Gegenstände angewendet wird.

Es ist besonders vereinbart, daß im Falle irgend ein Verbindungsweg zwischen den beiden Ozeanen durch das Gebiet der Republik Mexiko eingerichtet werden sollte, die Belgier, deren Schiffe, Waaren, Korrespondenz und Eigenthum jeglicher Art keinen anderen Abgaben, Zöllen, Lasten oder Formalitäten unterworfen sein sollen, als denjenigen, welchen unter gleichen Umständen die Angehörigen, Schiffe, Waaren, Korrespondenz und Eigenthum jedes anderen Landes, welches es sei, unterworfen sind.

Art. 19.

Weder der eine noch der andere der vertragenden Theile wird auf Waaren, die von dem Boden, der Industrie oder aus den Entrepots des anderen Theils herrühren, andere oder höhere Eingangs- oder Wiederausgangsabgaben legen, als diejenigen, die auf dieselben Waaren, wenn sie von irgend einem anderen fremden Staat herrühren, gelegt sind.

Auf Waaren, die von dem einen Lande nach dem anderen ausgeführt werden, sollen weder andere noch höhere Abgaben gelegt werden, als wenn sie nach irgend einem anderen fremden Lande ausgeführt würden.

Gleichermaßen soll in dem wechselseitigen Verkehr der beiden vertragenden Theile kein Einfuhr- oder Ausfuhrverbot für irgend welche Waare Platz greifen, welches nicht ebenso auf alle Nationen ausgedehnt wird.

Art. 20.

Es können von jedem der beiden Länder in dem anderen zum Schutz des Handels Generalkonsuln, Konsuln, Vicekonsuln und Konsularagenten bestellt werden; aber diese Beamten treten erst in Funktion und in Ausübung der ihnen zukommenden Rechte, Privilegien und Befreiungen, wenn sie die Autorisation der Landesregierung erhalten haben. Diese behält überdies das Recht, die Wohnplätze, an welchen es ihr genehm ist Konsuln zuzulassen, zu bestimmen, wohl verstanden jedoch, daß in dieser Hinsicht die beiden Regierungen gegenseitig sich keine Beschränkungen entgegensetzen werden, die nicht für alle Nationen in ihrem Gebiete gemeinsame Geltung haben.

Art. 21.

Die Generalkonsuln, Konsuln, Vicekonsuln und Konsularagenten Belgiens in Mexiko genießen alle Privilegien, Befreiungen und Exemtionen, deren sich unter gleichen Umständen die Agenten desselben Ranges der meistbegünstigten Nation erfreuen.

Das Gleiche gilt von den Generalkonsuln, Konsuln, Vicekonsuln und Konsularagenten Mexiko's in Belgien.

Art. 22.

Die Belgischen Konsuln können die von Belgischen Schiffen in den Mexikanischen Häfen desertirten Matrosen festnehmen lassen und an Bord oder nach Belgien zurücksenden.

Zu diesem Zwecke haben sie sich schriftlich an die zuständigen Lokalbehörden zu wenden, und durch Vorlegung des Originals oder einer gehörig beglaubigten Abschrift des Schiffsregisters oder der Musterrolle oder durch andere offizielle Urkunden darzuthun, daß die Leute, welche sie reklamiren, einen Theil der besagten Mannschaft bildeten. Auf dieses so gerechtfertigte Gesuch wird ihnen die Auslieferung gewährt werden.

Man wird ihnen bei der Aufsuchung und Festnahme der betreffenden Deserteure allen Beistand angedeihen lassen; Letztere können auf Ansuchen und auf Kosten der Konsuln sogar in den Landesgefängnissen detinirt werden, bis diese Agenten eine Gelegenheit zu ihrer Fortschaffung gefunden haben.

Wenn indessen diese Gelegenheit sich in einem Zeitraum von zwei Monaten, vom Tage der Festnahme an gerechnet, nicht darbieten sollte, so werden die Deserteure in Freiheit gesetzt und können wegen derselben Sache nicht mehr festgenommen werden.

Man ist darüber einverstanden, daß die Seeleute, welche Bürger von Mexiko sind, von gegenwärtiger Bestimmung ausgenommen werden, es sei denn, daß sie als Belgier naturalisirt sind.

Hat der Deserteur irgend ein Vergehen auf dem Gebiete von Mexiko begangen, so wird seine Auslieferung verschoben, bis das zuständige Gericht sein Urtheil gesprochen hat und dieses Urtheil vollstreckt worden ist.

Die Konsuln von Mexiko sollen genau die nämlichen Rechte in Belgien haben.

Art. 23.

Alle Maßregeln hinsichtlich der Bergung der an den Küsten von Mexiko gescheiterten oder gestrandeten Belgischen Schiffe werden durch die Belgischen Konsuln geleitet, und umgekehrt leiten die Konsuln von Mexiko die auf die Bergung der Schiffe ihrer Nation, die an den Belgischen Küsten gescheitert oder gestrandet sind, bezüglichen Maßregeln.

Wenn jedoch die Betheiligten sich an Ort und Stelle befinden, oder wenn die Kapitains mit hinreichenden Vollmachten versehen sind, soll diesen die Vorsorge für die Schiffbrüchigen überlassen bleiben.

Die Mitwirkung der Ortsbehörden wird nur zu dem Zwecke Platz greifen, daß die Ordnung aufrecht erhalten, die Interessen der Bergenden, wenn dieselben nicht zu der schiffbrüchigen Mannschaft gehören, gewahrt und die Ausführung der hinsichtlich des Ein- und Ausgangs der geborgenen Waaren zu beobachtenden Vorschriften gesichert werde. In Abwesenheit oder bis zur Ankunft der Konsularagenten müssen übrigens die Ortsbehörden alle Maßregeln treffen, welche zum Schutze der Personen und zur Erhaltung der gestrandeten Effekten erforderlich sind.

Die geborgenen Waaren sind keinem Zoll unterworfen, es sei denn, daß sie zum inneren Verbrauche bestimmt werden.

Art. 24.

Die den beiderseitigen Bürgern zugehörigen Fahrzeuge, Waaren und Effekten, die von Seeräubern genommen und nach den Häfen des einen oder anderen der vertragenden Theile gebracht oder dort vorgefunden werden, sind ihren Eigenthümern gegen Erstattung der etwa entstandenen Kosten für die Wiederaufbringung zuzustellen. Letztere sollen von den zuständigen Gerichtshöfen, wenn das Eigenthumsrecht vor diesen Gerichtshöfen bewiesen ist, auf die innerhalb Jahresfrist durch die Betheiligten, ihre Bevollmächtigten oder die Agenten der betreffenden Regierungen anzubringende Reklamation festgestellt werden.

Art. 25.

Wenn einer der vertragenden Theile mit irgend einem Staate in Krieg geräth, so können die Bürger des anderen Staats ihren Handel und ihre Schifffahrt mit selbigem Staate fortsetzen, mit Ausnahme jedoch der Plätze und Häfen, die zu Lande oder zur See belagert oder blokirt werden.

Um verbindliche Kraft zu haben, muß die Blokade effektiv, d. h. durch eine Macht aufrecht erhalten sein, welche hinreichend ist, um den Zugang zu dem blokirten Platze wirklich zu sperren.

In Erwägung der Entfernung der vertragenden Staaten und der daraus sich ergebenden Ungewißheit über die verschiedenen Ereignisse, welche auf beiden Seiten stattgefunden haben können, kommt man überein, daß ein Schiff, welches in einen belagerten oder blokirten Hafen einzulaufen versucht, ohne Kenntniß von der Belagerung oder Blokade zu haben, sich mit seiner Ladung nach jedem anderen ihm passend scheinenden Orte hinwenden kann; es sei denn, daß das besagte Schiff, nachdem ihm von dem Befehlshaber der Blokade- oder Belagerungsmacht die gesetzliche und rechtzeitige Benachrichtigung geschehen ist, dennoch darauf besteht, in den Hafen einzulaufen.

Befindet sich ein dem einen der vertragenden Theile zugehöriges Fahrzeug vor der Eröffnung der Blokade oder Belagerung in einem von den Streitkräften des anderen Theils blokirten oder belagerten Hafen, so kann es mit seiner Ladung frei auslaufen.

Wenn es nach der Einnahme oder der Uebergabe des Platzes in dem Hafen vorgefunden wird, so darf es auch dann keiner Konfiskation oder irgend welcher Belästigung unterworfen werden.

Es ist wohlverstanden, daß die Freiheit des Handels und der Schifffahrt, wie solche in dem ersten Paragraphen dieses Artikels zugesichert ist, sich auf Gegenstände der Kriegskontrebande nicht erstreckt.

Art. 26.

Wenn einer der beiden Theile neutral bleibt, während der andere mit einer dritten Macht im Kriege ist, so werden alle von der Flagge des neutralen Theils gedeckten Waaren selbst dann, wenn sie den Feinden des im Kriege befindlichen Theils gehören sollten, für neutral erachtet, und die dem neutralen Theile gehörenden Waaren sind selbst dann keiner Beschlagnahme unterworfen, wenn sie an Bord der dem anderen vertragenden Theile feindlichen Schiffe gefunden werden. Es versteht sich, daß Kriegskontrebande-Artikel von dem Vortheil dieser zwiefachen Bestimmung ausgeschlossen sind.

Art. 27.

Wenn sich einer der vertragenden Theile mit irgend einem Lande in Krieg befindet, so darf der andere Theil in keinem Falle seine Angehörigen ermächtigen, Kaperbriefe nachzusuchen oder anzunehmen, in der Absicht, feindlich gegen den ersteren zu verfahren, oder den Handel und das Eigenthum seiner Bürger zu beunruhigen.

Art. 28.

Zwischen den beiden vertragenden Theilen ist förmlich vereinbart, daß die diplomatischen Agenten, die Landesangehörigen jeder Klasse, die Schiffe und die Waaren des einen der beiden Staaten die Begünstigungen, Abgabenermäßigungen, Vorrechte und Freiheiten aller Art genießen sollen, welche zum Vortheil der meistbegünstigten Nation eingeräumt sind oder noch eingeräumt werden, und zwar unentgeltlich, wenn das Zugeständniß ein unentgeltliches ist, und unter Gegenleistung, wenn das Zugeständniß ein bedingtes ist.

Ueberdies ist es wohlverstanden, daß diese allgemeine Verabredung den Bestimmungen der früheren Artikel nicht präjudizirt, welche aus eigenem Recht und bedingungslos die Behandlung der meistbegünstigten Nation festsetzen.

Art. 29.

Der gegenwärtige Vertrag soll zehn Jahre lang, welche zwei Monate nach der Auswechselung der Ratifikationen zu laufen anfangen, in Kraft bleiben. Wenn ein Jahr vor dem Ablauf dieser Frist keiner der kontrahirenden Theile dem anderen durch eine amtliche Erklärung seine Absicht anzeigt, die Wirkungen des Vertrages aufhören zu lassen, so soll derselbe noch während eines Jahres und so fort von Jahr zu Jahr seine Wirksamkeit behalten.

Art. 30.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt, und die Ratifikationen

sollen binnen einer Frist von 18 Monaten, oder, wenn thunlich, früher ausgetauscht werden.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten denselben unterschrieben und ihm ihre Siegel beigefügt.

Geschehen zu Mexiko, den 20. Juli des Jahres der Gnade 1861.

August L'Rind. Ezequiel Montès.

Der Austausch der Ratifikation hat zu London am 21. März 1862 stattgefunden.

Abschaffung der Ausfuhrzölle in den Donau-Fürstenthümern.

Nachdem durch den Ministerial-Beschluß vom 4. August v. J. — man s. Seite 3 dies. Bd. — die Ausgangs-Abgaben in der Walachei aufgehoben worden, hat ein unterm 19. Februar 1862 von dem Landesherrn vollzogenes Gesetz diese Anordnung auch auf die Moldau ausgedehnt. Dasselbe lautet nach dem Abdruck in Nr. 43 des zu Bukarest erscheinenden »Moniteur« wie folgt:

Art. 1. Die Ausgangs-Abgaben, welche bei den Zollämtern des Theiles von Rumänien jenseit des Milkow [1]) von den Rohprodukten und Gewerbserzeugnissen des Landes, sowie von Vieh jeder Art erhoben wurden, sind in Gemäßheit des Beschlusses der Versammlung der Walachei vom 11. Dezember v. J. abgeschafft.

Art. 2. Alle im Art. 1 bezeichneten Gegenstände können nur über die anerkannten Zollämter ausgeführt werden.

Art. 3. Ein administratives Reglement wird die Art der Kontrole über die Güter und das ausgeführte Vieh näher feststellen.

Art. 4. Alle diesem Gesetze zuwiderlaufenden Bestimmungen sind und bleiben aufgehoben.

Dieses Gesetz ist von der gesetzgebenden Versammlung Rumäniens in ihrer Sitzung vom 10. (22.) Februar 1862 votirt und mit einer Mehrheit von 75 Stimmen angenommen worden.

Zur Würdigung der Bedeutung, welche die Aufhebung des Ausfuhrzolles für den Getreidehandel hat, sei bemerkt, daß nach amtlichen Daten im Jahre 1861 aus den Häfen von Galatz und Braila an Getreide überhaupt 1,072,527 Kilo (der Kilo = 1⅓ Quarter) ausgeführt worden sind. Dieser Gesammtbetrag, der um 300,000 Kilo hinter der Ausfuhr des vorangegangenen Jahres zurückblieb, vertheilte sich auf beide Häfen dergestalt, daß davon 557,369 aus Braila und 515,158 aus Galatz ausgeführt wurden. Die seit einigen Jahren beobachtete Zunahme der Ausfuhr von Mais hat sich auch im vergangenen Jahre gezeigt. Die im Jahre 1861 verschiffte Quantität von Mais hat über das Doppelte des im Jahre 1860 ausgeführten Quantums betragen.

Zollfreier Eingang von mechanischen Webe- und Rundstühlen in Oesterreich.

Die Nr. 14 des Verordnungsblatts für den Dienstbereich des Oesterreichischen Finanz-Ministeriums enthält den nachstehenden, für die im allgemeinen Zollgebiete begriffenen Kronländer wirksamen Erlaß der Ministerien der Finanzen und des Handels:

Aus Anlaß vorgekommener Anfragen wird mit Beziehung auf die Verordnungen vom 18. Februar 1857 und vom 16. Juli 1859 den Zollämtern bedeutet, daß die zollfreie Behandlung mechanischer Webe- und Rundstühle sammt Zugehör, in Folge der mit Erlaß vom 25. Dezember 1859 kundgemachten Allerhöchsten Entschließung vom 20. Dezember 1859, wonach die gegenwärtigen Zollsätze bis zum Ablaufe des Jahres 1865 unverändert zu belassen sind, noch bis zum Ablaufe des Jahres 1865 fortzudauern hat.

Wien, den 23. März 1862.

Eingangsabgabe von Baumwolle in Spanien.

(Monit. univ. Nr. 90.)

Donna Isabella II. ꝛc.

Die Kortez haben beschlossen und Wir haben die nachstehende Akte genehmigt:

So lange die Gründe andauern, welche die Königliche Verordnung vom 19. Juni 1861 [1]) veranlaßt haben, soll ausgekörnte rohe Baumwolle auch fernerhin die in der gedachten Verordnung bezeichneten Abgaben entrichten. Für den Fall, daß die Regierung die frühere Behandlung wiederherstellen sollte, ist der Handelsstand berechtigt, von den Fristen Gebrauch zu machen, welche durch die Nr. 21 der dem Tarife vorausgehenden Bestimmungen festgesetzt sind.

Madrid, den 1. März 1862.

Verfahren mit Transitgütern, welche auf den Schiffspapieren nicht angegeben sind, in Spanien.

(Monit. univ. Nr. 90.)

Die Königin,

Im Hinblick auf die Schlußfolgerungen eines Berichts, veranlaßt durch eine Note des Französischen Gesandten vom 27. Dezember 1861, in welcher dieser auf den Vortheil hinweist, der sowohl für die Zollerträge, als für die Handelsmarine entstehen würde, wenn man in allen den Fällen, in welchen es den Schiffskapitainen begegnet, in ihren Ladungsverzeichnissen für die Durchfuhr einzelne, der Waaren auszulassen, welche sie mit der Bestimmung nach außerhalb des Königreichs gelegenen Orten befördern, von diesen eine Kaution verlangen würde, die dem Betrage der Strafe, welche sie erleiden können, gleichkommt — eine Kaution von der Art, daß dieselbe in allen Fällen der Beschlagnahme und der Geldbuße entspricht, wenn schließlich dahin entschieden worden ist, daß diese Strafe zur Anwendung zu bringen sei;

In folgerechter Erwägung, daß die Zurückhaltung oder Lagerung der in Frage stehenden Kolli mit den darin enthaltenen Waaren bei den Zollämtern während der ganzen Zeit, welche zwischen der Vorbereitung des zu erstattenden Berichts und der Verkündigung der Entscheidung verstreicht, nur Nachtheile herbeiführen kann, für welche die Eigenthümer der Waaren schwer schadlos zu halten sind, wenn die

[1]) d. h. der Moldau.

[1]) H. A. 1861 II. S. 22.

gedachte Entscheidung keine Verurtheilung nach sich zieht, wie solches häufig vorkommt, wegen gewisser unverschuldeter Umstände, da die besagten Waaren erst sehr viel später abgeliefert werden, als der Verbrauch sie fordert;

In Erwägung, daß es die Pflicht der oberen Verwaltung ist, dem redlichen Handel und der Schifffahrt Hülfe und Schutz zu Theil werden zu lassen, insoweit die wohlverstandenen Interessen des öffentlichen Schatzes nicht verletzt werden;

In Erwägung, daß das bezeichnete Ziel durch die vorgeschlagene Maßregel erreicht wird; denn wenn es feststeht, daß die mit Beschlag belegten Waaren nach dem Wortlaut der Verordnungen im öffentlichen Ausgebot versteigert werden müssen, so lehrt die Erfahrung, daß sie alsdann oft zu drei Viertheilen ihres nach Vorschrift des Artikel 503 ermittelten Werths zugeschlagen werden;

In Erwägung, daß die Aushändigung der Waaren unter vorläufiger Kautionsbestellung nach dem abgeschätzten Werthe und dem Strafbetrage offenbar weder den bei der Beschlagnahme Betheiligten, noch dem öffentlichen Schatze Nachtheile verursachen kann;

In Erwägung, daß diese Maßregel dem Sinn und dem Wortlaut nach mit den Vorschriften des Artikel 504 der Verordnungen, in Betreff des öffentlichen Verkaufs übereinstimmt;

Auf den Vorschlag der Generaldirektion des Zollwesens und der Tarife;

Hat befohlen, daß wenn Kapitaine Transitgüter befördern, ohne in ihren Manifesten ein oder mehrere Kolli namhaft zu machen, und wenn diese Kolli bei ihnen an Bord vorgefunden werden, sie die Wahl haben, dieselben bei dem Zollamte mit den übrigen Förmlichkeiten, welche das Interesse des Schatzes sichern, zu belassen, oder eine auskömmliche und dem Vorsteher des Zollamts genügende Schuldverschreibung auszustellen, von der Art, daß diese völlig haftet, sowohl für den Werth der in den bezeichneten Kollis enthaltenen Waaren, als auch für die möglichen und gesetzlichen Zuschläge, alles nach Revision und Tarifirung der in ihnen enthaltenen Gegenstände.

Madrid, den 6. Februar 1862.

Statistik.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Wismar für 1861.

Seinem Hauptwohlstand verdankt Mecklenburg der Fruchtbarkeit seines Bodens, dessen Erträge durch die Thätigkeit der Landwirthe und die von ihnen auf dem Gebiete rationeller Landwirthschaft und Bodenkultur-Verbesserung ausgeführten Versuche und erreichten Erfolge sehr gehoben worden sind.

Durch den daraus gezogenen vergrößerten Erwerb aus dem Landbesitz, im Verein mit der allgemeinen Preiserhöhung der Cerealien und sonstigen Bodenfrüchte, sind auch die Preise der Landgüter in Mecklenburg sehr gestiegen.

Man kann annehmen, daß diese Steigerung seit ca. 25 Jahren das Doppelte, ja das Dreifache des früheren Werthes beträgt und auch der Pachtzins ist hiernach verhältnißmäßig gestiegen.

Die Getreide-Ernte des Jahres 1861 hat bei weitem nicht den Hoffnungen entsprochen, die man davon in Mecklenburg bis zur Mitte jenes Jahres hegte.

Die Qualität des Weizens ist zwar im Allgemeinen recht gut, das Gewicht desselben durchschnittlich aber nicht über 126 Pfd. Holl., und der Körner-Ertrag auf $\frac{3}{5}$ anzunehmen.

Von Roggen ist die Ernte ebenfalls nur schwach ausgefallen, indem der Körnerertrag auf $\frac{3}{4}$ zu schätzen, die Qualität nur leicht ausfällt und das Gewicht sich auf 120 Pfd. Holl. stellt.

Die Ernte von Gerste und Hafer ist, was die Körnerlöhnung betrifft, auf $\frac{4}{5}$ anzunehmen, dagegen von Erbsen nur $\frac{3}{8}$ Körnerertrag.

Das Ergebniß der diesjährigen Rapps- und Rübsen-Ernte ist in soweit ein günstiges zu nennen, als die gewonnene Saat trocken eingebracht worden ist; hinsichtlich der Quantität ist die Ernte aber eine sehr mittelmäßige gewesen und nicht so ergiebig als die des Jahres 1860 ausgefallen.

Am fühlbarsten war hier im Lande der Mißwachs in Kartoffeln, dieses Hauptnahrungsmittels des größten Theils der Bevölkerung, und der Preis derselben würde gewiß auf 2 Rthlr. Pr. Crt. per Preußischen Scheffel gestiegen sein, wenn davon im letzten Spätherbste nicht höchst ansehnliche Zufuhren, besonders von den Preußischen Ostseehäfen Danzig, Stettin ꝛc. bezogen wären, wodurch der Preis auf 1½ bis zu 1 Rthlr. Pr. Crt. per Preußischen Scheffel herabgedrückt ward.

Nach Wismar und dessen Umgegend wurden allein von den genannten Preußischen Häfen zum Werthe von 17,000 Rthlr. Pr. Crt. an Kartoffeln eingeführt und in kurzer Zeit zur Konsumtion abgesetzt.

Von Wolle wurden ca. 3500 Ctr. zum diesjährigen Markte in die hiesigen Magazine eingeliefert und zum Durchschnittspreise von 74 Rthlr. Pr. Crt. per Centner durch die Produzenten verkauft.

Statistische Angaben über den Eisenbahn- und Landverkehr sind hier nicht vorhanden; sonst würde die Ausfuhr von Wolle unstreitig ein größeres Resultat geben, sowie überhaupt auch die Erhebungen für Butter, Rindvieh, Schafe, Schweine u. dgl. mehr, sehr ansehnlich zu schätzen sind.

Der Import übersteigt den vorigjährigen um ein bedeutendes, wie nachstehende Tabellen ergeben.

Die Zahl der Wismarschen Seeschiffe hat keine Veränderung erlitten.

Wismars Seeverkehr gestaltete sich im Jahre 1861 wie folgt:

I. Der Export ward durch 267 von hier abgegangene Segelschiffe vermittelt; davon gingen

	Zahl der Schiffe.	Davon in Ballast.	Lastenzahl.	Ladungswerth. Rthlr. Crt.
nach England	36	—	2,619	605,800
„ Holland und Belgien	26	—	1,514	400,750
„ Dänemark	55	14	372	20,950
„ Frankreich	2	—	117	31,600
„ Preußen	39	32	1,935	2,950
„ Mecklenburg	3	3	322	—
„ Schweden	73	68	3,882	7,300
„ Norwegen	1	1	20	—
„ der Ostsee	19	19	1,640	—
„ Rußland	13	13	1,511	—
1861 Total	267	150	13,932	1,069,350
1860 „	245	122	11,253	962,060

Von diesen 267 Schiffen führten
87 Schiffe die Mecklenburger Flagge,
69 „ „ Schwedische „
64 „ „ Dänische „
24 „ „ Preußische „
8 „ „ Englische „
8 „ „ Holländische „

4 Schiffe die Russische Flagge,
1 „ „ Norwegische „
1 „ „ Hannöversche „
1 „ „ Französische „
267 Schiffe.

Außer diesen exportirte das Schwedische Dampfschiff „Orion", Kapt. R. Ulner, in 30 Reisen nach Kopenhagen 18,742 Ctr., größtentheils Transitogüter, einschließlich ab hier verschiffter 65 Last Roggen und 5 Last Oelsaat; mit diesem Schiffe gingen 518 Passagiere aus.

Von Getreide wurden verschifft:

	Weizen. Last.	Roggen. Last.	Gerste. Last.	Hafer. Last.	Erbsen. Last.	Oelsaat. Last.	Total. Last.
nach England	2314	—	—	—	—	340½	2654½
„ Holland und Belgien	592	—	—	—	—	1055	1647
„ Frankreich	—	—	—	—	—	123½	123½
„ Dänemark	—	124	—	½	3	—	127½
„ Norwegen	—	18½	—	—	—	—	18½
„ Schweden	—	45	—	—	—	—	45
1861 Total	2906	187½	—	½	3	1519	4616
1860 „	3279	42	4	29	53	890	4297

Hiernach übersteigt seewärts die Ausfuhr an Cerealien in diesem Jahre gegen 1860 um 319 Last.

Die Preise der verschiedenen Getreidearten stellten sich im Laufe des verflossenen Jahres wie folgt:

	höchster Preis	niedrigster Preis
pro Last Weizen	260 Rthlr. Pr. Crt.	200 Rthlr. Pr. Crt.
„ „ Roggen	165 „	120 „
„ „ Gerste	120 „	104 „
„ „ Hafer	100 „	90 „
„ „ Erbsen	170 „	145 „
„ „ Oelsaat	260 „	225 „

Ferner wurden ausgeführt:

nach Preußen:
36½ Last Steinkohlen,
647 Stück föhrne Sparren,
909 Ctr. altes Schmiedeeisen,
286 „ „ Gußeisen,
28,000 Mauersteine;

nach Dänemark:
2379 Scheffel Kartoffeln, sowie kleine Quantitäten Essig, Bier, Kolonialwaaren, Vieh und Spirituosen;

nach Schweden:
407 Scheffel Weizenmehl, diverse Transitogüter, Kleie und einige Tausend Mauersteine.

II. Der Import in Wismar ward beschafft durch 276 hier angekommene Segelschiffe; es kamen

	Zahl der Schiffe.	Davon in Ballast.	Lastenzahl.	Ladungswerth. Rthl. Crt
von England	106	—	9,407	176,000
„ Schweden	76	—	3,674	134,500
„ Dänemark	58	27	786	7,100
„ Preußen	24	1	624	19,900
„ Holland und Belgien	8	3	405	3,150
„ Norwegen	3	—	47	7,450
„ Lübeck	3	3	75	—
„ Frankreich	1	1	81	—
„ Mecklenburg	2	1	56	1,000
1861 Total	276	36	15,155	349,100
1860 „	232	34	11,193	271,130

Von diesen 276 Schiffen führten

97 Schiffe die Mecklenburger Flagge,
70 „ „ Schwedische „
63 „ „ Dänische „
23 „ „ Preußische „
9 „ „ Holländische „
7 „ „ Englische „
4 „ „ Russische „
1 „ „ Norwegische „
1 „ „ Hannoversche „
1 „ „ Französische „
276 Schiffe.

Ferner machte das Schwedische Dampfschiff „Orion," Kapt. R. Ulner, 30 Reisen von Kopenhagen auf hier, und importirte 7800 Ctr. Güter, wovon ein Theil aus Transitogütern bestand; der Passagierverkehr umfaßte im Eingange 964 Personen.

Bei dem Import zur See des Jahres 1861 waren betheiligt:

England mit
10,738½ Last Steinkohlen,
1,114 „ Coaks,
4,949 Ctr. Eisen in Stangen und Platten,
15 „ Stahl,
4,060 „ Roheisen,
2,564 „ eiserne Röhren,
7,678 „ Eisenbahnschienen,
172 Last Kochsalz,
101½ Ctr. Steinsalz,
4,281 „ krystallisirte Soda,
439 „ calcinirte Soda,
21 „ caustische Soda,
245 Tonnen Cement,
38 Chaldrons Schleifsteine,
52,000 feuerfeste Steine,
1,088 Stück feuerfeste Apparate für Gasbereitung,
326 Ctr. feuerfesten Thon,
71,000 Dachschiefer,
175 Körbe mit Fayence,
sowie mit kleinen Quantitäten Chemikalien, kurzen Eisenwaaren, Farben, Bier, Wein und Kaffee.

Schweden mit
17,582 zwölfter Bretter,
1,116 „ Planken,

3,264 Stück Balken,
16,207 „ Sparren,
5,898 Ctr. Eisen in Stangen,
269 „ Knipp-, Nagel- und Bandeisen,
190 „ Nägel,
83 „ Stahl,
239 „ Platten und Blech,
14,525 Tonnen Kalk,
223 „ Theer,
37 Tonnen Pech,
6 Kubikfaden roher Kalksteine,

sowie geringeren Quantitäten Holzwaaren, Braunroth, Fliesensteine, Schleifsteine und einigen Pferden.

Preußen mit
18,024 Scheffel Kartoffeln,
27 Last Saathafer,
2 „ Saatgerste,
19½ Kubikfaden (13 Prähme) rohen Kalkstein,
740 Tonnen Cement,
650 Stück Eisenbahnschwellen,
1,656 Ctr. Schlemmkreide,

sowie etwas Eichenholz und Brettern.

Dänemark mit
11½ Last Saatroggen,
5½ „ Saatweizen,
7½ „ Saatgerste,
2½ „ Saathafer,
40 Faden Buchen Brennholz,
46,200 Pfd. Käse.

Holland und Belgien mit
222,800 Stück Dachpfannen.

Norwegen mit
810 Tonnen Heringe,
10 „ Thran,
150 Fässel Anschovis.

Frankreich via Rostock mit
32 Oxhoft Wein.

Die Kommunikationsmittel für den Personen- und Waarenverkehr in Mecklenburg, sowie in den Beziehungen zum Auslande durch Chausseen und Eisenbahnen, haben sich, Dank der dafür vergrößerten Sorgfalt, vermehrt, und das Streben nach weiteren Fortschritten ist nicht zu verkennen.

Am bedeutendsten tritt hierbei die auf dem letzten Mecklenburgischen Landtage genehmigte zweite Eisenbahnlinie, von Güstrow, welches in der Mitte des Landes belegen, auch im Zusammenhange mit der Hagenow-Rostocker Eisenbahn steht, über Neubrandenburg in Mecklenburg-Strelitz bis an die Preußische Grenze, hervor. — Daran schließt man hier die Hoffnung, daß Preußen die Fortsetzung dieser Bahn zum Anschluß nach Stettin ausführen möchte [1]. Die Kosten der ebengenannten neuen Mecklenburgischen Eisenbahn werden auf 1,500,000 Rthlr. geschätzt, zu deren Aufbringung unter Zusicherung von Zinsen Seitens der Mecklenburgischen Regierung Aktien gezeichnet werden sollen.

Eine dritte Eisenbahn, für welche Mecklenburg sich interessiren möchte, wäre die von Rostock nach Stralsund. Dieselbe würde die Küstenhäfen an der Ostsee mit einander zweckmäßig verbinden. Von diesen Ostseehäfen würde der Hafen von Wismar, wegen seiner besonderen Befähigung zur Aufnahme einer Kriegsflotte besondere Beachtung verdienen.

Einen besonderen Aufschwung der Industrie hat in Mecklenburg nicht stattgefunden; man hofft indessen eine Besserung der gewerblichen Lage des Landes zum Theil in Folge der auf dem letzten Landtage in Mecklenburg zu Stande gekommenen Vereinbarung über die Steuer- und Zollreform zu erreichen.

Wismar, im März 1862.

[1] Man vergl. den Aufsatz im Eingange von Nr. 36 des Jahrgangs 1861 d. Bl.

Eisenbahnen und Wasserwege in Nordamerika.

(Nach den Annales du commerce entérieur.)

I. Uebersicht des Eisenbahnnetzes.

In Amerika sind die Eisenbahnen nicht mit dem Aufwande von Kunstsinn und Luxus gebaut, welche die Architekten, unterstützt durch die umfassenden Hülfsquellen der Staatsgewalt, in Europa haben entfalten können. Das weit ausgedehnte Netz der Nordamerikanischen Eisenbahnen ist seit etwa 30 Jahren lediglich durch die Anstrengungen der Privat-Industrie unter Bedingungen ausgeführt worden, die im Allgemeinen sehr bescheidener Art waren, um so mehr aber den raschen Ausbau aller irgend wichtigen Linien gefördert haben. Die nachstehenden, einer zuverlässigen Quelle entnommenen Zahlen geben eine Anschauung von der fortschreitenden Erweiterung des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten.

Die sämmtlichen dem Betriebe übergebenen Bahnstrecken hatten im Jahre 1832 nur eine Länge von 131 Miles. Im folgenden Jahre betrugen die im Betriebe befindlichen Strecken schon 576 Miles. 1835 war deren Länge auf 918, 1840 auf 2197 Miles gestiegen. 1845 wurden 4522, 1850 aber 7475 Miles befahren. Die weitere jährliche Zunahme zeigt folgende Aufstellung:

	Durchschnittliche Betriebslänge.
1851	8,856 Miles.
1852	10,878 „
1853	13,315 „
1854	15,511 „
1855	18,153 „
1856	21,440 „
1857	24,290 „
1858	26,210 „
1859	27,857 „
1860	29,401 „
1861	31,179 „

Nach neueren Nachrichten sollen die Nordamerikanischen Eisenbahnlinien, mit Einschluß der noch nicht vollendeten Bahnen, eine Länge von überhaupt 48,100 Miles haben; somit wären im vorigen Jahre erst zwei Drittheile derselben dem Betriebe eröffnet gewesen.

Werden die einzelnen Staaten mit Bezug auf die Länge ihrer Eisenbahnen und den Betrag des dafür aufgewendeten Baukapitals für sich und gruppenweise betrachtet, so ergeben sich folgende Resultate:

	Gesammtlänge der vollendeten und im Bau begriffenen Linien Miles.	1861 im Betriebe Miles.	Anlagekosten, einschließlich des Betriebsmaterials Dollars.
Nordöstliche Staaten:			
Maine	639	476	16,233,000
New-Hampshire	684	658	22,676,000
Vermont	575	575	23,240,000
Massachusetts	1,887	1,314	59,778,000

	Gesammtlänge der vollendeten und im Bau begriffenen Linien Miles.	1861 im Betriebe Miles.	Anlagekosten, einschließlich des Betriebsmaterials Dollars.
Rhode-Island	137	104	4,138,000
Connecticut	763	608	20,948,000
Zusammen	4,185	3,735	147,013,000
Mittelatlantische Staaten:			
New-York	3,455	2,809	145,260,000
New-Jersey	845	627	30,395,000
Pennsylvanien	3,972	2,943	151,529,000
Delaware	171	137	4,371,000
Maryland und Columbien	702	406	19,979,000
Zusammen	9,145	6,922	351,534,000
Südatlantische Staaten:			
Virginien	2,484	1,805	69,580,000
Nord-Carolina	1,212	887	17,085,000
Süd-Carolina	1,074	978	22,045,000
Georgien	1,724	1,401	27,633,000
Florida	736	327	6,561,000
Zusammen	7,230	5,398	142,904,000
Golfstaaten:			
Alabama	1,439	643	17,261,000
Mississippi	871	698	22,986,000
Louisiana	831	328	12,193,000
Texas	2,667	394	9,200,000
Zusammen	5,808	2,063	61,640,000
Nördliche Binnenstaaten:			
Ohio	4,133	3,057	117,353,000
Michigan	1,412	807	33,616,000
Indiana	2,522	2,058	71,974,000
Illinois	3,552	2,925	106,975,000
Wisconsin	2,272	937	37,581,000
Jowa	2,022	539	17,258,000
Minnesota	1,167	—	2,000,000
Zusammen	17,080	10,333	386,757,000
Südliche Binnenstaaten:			
Arkansas	701	39	1,800,000
Missouri	1,431	813	35,398,000
Tennessee	1,412	1,283	80,793,000
Kentucky	764	531	16,551,000
Zusammen	4,308	2,666	84,542,000
Pacifische Staaten:			
Californien	343	70	3,600,000
Ganze Union	48,100	31,179	1,177,994,000

Die Amerikaner haben also für ihre Eisenbahnanlagen bis jetzt eine Summe von ungefähr 1600 Millionen Rthlr. ausgegeben. An dieser Ziffer partizipiren die freien Staaten mit beinahe zwei Drittheilen, die Sklavenstaaten nur mit einem Drittheil.

II. Eisenbahnen und Kanal-Verbindungen mit dem Westen.

Bekanntlich beruht in den Weststaaten der Union die nationale Produktion fast ausschließlich auf Ackerbau, Viehzucht und Waldnutzung; der Bedarf an Industrie-Erzeugnissen muß entweder von den östlichen Staaten oder von Europa bezogen werden. Für diese Waarenbezüge und für den Absatz der eigenen Produkte bietet sich zwar auch in der Versendung über den Mississippi und die Häfen am Mexikanischen Golf ein vielbenutzter Weg dar; der Hauptstrom des Verkehrs hat sich jedoch von jeher nach den Häfen der Ostküsten gewendet, die vermittelst zahlreicher Eisenbahnen und Kanäle, der durch das Alleghany-Gebirge gezogenen Barriere zum Trotz, mit den Ländern des Mississippi-Thales in Verbindung gesetzt sind. Sollten die Südstaaten definitiv von der Union getrennt werden, so würde dieser Verkehr voraussichtlich noch weit größere Dimensionen annehmen und die Mississippi-Schifffahrt in demselben Maße verlieren. Die wichtigsten unter den Kommunikationen, durch die auf solche Weise der Verkehr zwischen dem Westen und Osten vermittelt wird, sind folgende: die Eisenbahnen und Kanäle des Staates New-York, die Eisenbahn von Baltimore nach dem Ohio und die Pensylvanische Central-Eisenbahn. Die Betriebsergebnisse derselben in der fünfjährigen Periode 1855—59 (die Zahlen für 1860 sind noch nicht bekannt) bilden den Gegenstand der nachstehenden Darstellung.

1. Die New-Yorker Central-Eisenbahn

ward in der sicheren Voraussicht einer bedeutenden Verkehrs-Entwickelung erbaut. Sie hat mit ihren Zweigbahnen eine Gesammtlänge von 555 Miles. Die Aktien dieser Bahn gelten an der New-Yorker Börse als ein Papier ersten Ranges, da sie beinahe die einzige Eisenbahn ist, welche Dividenden zahlen kann. Von den letzteren erhebt der Staat eine jährliche Abgabe zur Unterhaltung seiner Kanäle.

Der Güterverkehr und die Einnahmen der New-Yorker Central-Eisenbahn stellen sich für die fraglichen 5 Jahre wie folgt:

	Beförderte Güter. Tons.	Einnahmen vom Güterverkehr. Doll.	Einnahmen vom Personenverkehr. Doll.	zusammen. Doll.
1855	670,075	3,188,000	3,242,000	6,564,000
1856	776,112	4,371,000	3,230,000	7,773,000
1857	838,741	4,559,000	3,148,000	8,027,000
1858	765,407	3,700,000	2,533,000	6,528,000
1859	834,319	3,339,000	2,566,000	6,201,000
Im Ganzen	3,884,702	19,157,000	14,759,000	35,093,000
5jähriger Durchschnitt	776,940	3,832,000	2,952,900	7,015,000

Da die in der Richtung von dem Westen nach dem Osten der Vereinigten Staaten beförderten Naturprodukte viel voluminöser und schwerer sind als die zumeist in Fabrikwaaren bestehenden Sendungen, welche sich von Osten nach Westen bewegen, so ist es erklärlich, daß die Eisenbahn den größeren Theil ihrer Fracht-Einnahme den erstgedachten Transporten zu verdanken hat. Im Jahre 1859 stellte sich das Verhältniß so, daß der Güterverkehr von Westen nach Osten einen doppelt so hohen Ertrag als der in umgekehrter Richtung ergab. Dieselbe Erscheinung ist bei den anderen Bahnen zu bemerken, und eine noch weit größere Differenz zu Gunsten der Produkte des Westens tritt im Kanalverkehr hervor.

2. New-York- und Erie-Eisenbahn.

Ihr Betrieb ergab folgende Resultate:

	Beförderte Güter. Tons.	Einnahmen vom Güterverkehr. Doll.	Einnahmen vom Personenverkehr. Doll.	zusammen. Doll.
1855	842,054	3,572,000	1,699,000	5,489,000
1856	816,964	4,546,000	1,657,000	6,349,000
1857	978,069	4,098,000	1,495,000	5,743,000
1858	816,964	3,843,000	1,182,000	5,152,000
1859	869,702	3,108,000	1,154,000	4,395,000
Im Ganzen	4,328,123	19,167,000	7,165,000	27,128,000
5jähriger Durchschnitt	864,624	3,833,000	1,433,000	5,423,000

Diese Bahn verbindet, wie schon ihr Name sagt, den Hafen von New-York mit dem Erie-See. Die Verminderung ihrer Einnahmen ist der erfolgreichen Konkurrenz zuzuschreiben, welche ihr von der durch geringere Transportkosten begünstigten Pennsylvanischen Central-Eisenbahn (s. unter 5.) bereitet wird. Die Entfernung von New-York nach Dunkirk beträgt nämlich 108 Miles mehr als von Philadelphia nach Pittsburg. Von New-York nach Cleveland via Philadelphia zählt man nur 501 Miles, gegen 603 auf der Route über Dunkirk, wodurch es der Pennsylvanischen Bahn möglich war, ihren Fracht-Tarif für die ganze Strecke auf 2 Doll. per Ton (nach dem Satze von 3 Cents per Ton und Mile) herabzusetzen.

3. Kanäle des Staates New-York.

Die nachstehende Uebersicht giebt ein Bild des Verkehrs auf den dem Staate New-York gehörenden Kanälen, nämlich dem Erie-Kanal und dem Kanal vom Champlain-See nach dem Hudson:

	Beförderte Güter. Tons.	Gesammt-Einnahme. Doll.
1855	4,222,617	2,805,000
1856	4,111,082	2,748,000
1857	3,444,061	2,046,000
1858	3,605,192	2,111,000
1859	3,781,684	1,724,000
Im Ganzen.........	19,224,636	11,434,000
Fünfjähriger Durchschnitt	3,844,929	2,287,000

Unter der für 1859 angegebenen Gütermenge figuriren die Artikel: Holz mit 1,542,036 Tons und landwirthschaftliche Produkte mit 816,784 Tons. Seit dem Jahre 1856 haben die Transporte sehr abgenommen. Gleichwohl betragen im fünfjährigen Durchschnitt die auf den Kanälen beförderten Güter dem Gewichte nach immer noch das Fünffache des durch die New-Yorker Central-Eisenbahn vermittelten Frachtverkehrs (3,844,929 gegen 776,940 Tons).

Die Abgaben, welche der Staat New-York während der fünf Jahre von den Eisenbahnen erhoben hat, belaufen sich auf mehr als 10 Millionen Dollars. Obwohl für ihn die Unterhaltung der Kanäle eine große Last ist, so hat er doch bis jetzt sich stets geweigert, dieselben dem Privatbetriebe zu überlassen, wie solches neuerdings von dem Staate Pennsylvanien beschlossen worden ist.

4. Baltimore und Ohio-Eisenbahn.

	Beförderte Güter. Tons.	Einnahmen: vom Güterverkehr. Doll.	vom Personenverkehr. Doll.	zusammen. Doll.
1855	626,589	3,103,000	608,000	3,711,000
1856	833,938	3,713,000	673,000	4,386,000
1857	895,401	3,885,000	732,000	4,617,000
1858	800,589	3,175,000	682,000	3,857,000
1859	897,496	2,928,000	690,000	3,618,000
Im Ganzen	4,054,013	16,804,000	3,385,000	20,189,000
5jähriger Durchschnitt	810,802	3,361,000	677,000	4,038,000

Diese Eisenbahn, welche den reichen Erzeugnissen des Ohio-Thales einen Weg zur Chesapeake-Bai öffnete, befindet sich in einer sehr günstigen Lage. Sie hat zwar nur einen schwachen Personenverkehr — die Einnahme von den Passagieren macht durchschnittlich kaum ein Sechstel der Gesammt-Einnahme aus — aber die Gütertransporte haben sich im Lauf der fünf Jahre beinahe um die Hälfte vermehrt.

5. Die Pennsylvanische Central-Eisenbahn

ist diejenige unter den hier betrachteten Linien, deren Verkehr sich am raschesten gehoben hat, wie nachstehende Zahlen erweisen:

	Beförderte Güter. Tons.	Einnahmen vom Güterverkehr. Doll.	vom Personenverkehr. Doll.	zusammen. Doll.
1855	465,006	2,750,000	1,240,000	4,270,000
1856	454,042	3,176,000	1,199,000	4,720,000
1857	826,518	3,196,000	1,245,000	4,856,000
1858	1,045,889	3,262,000	1,346,000	5,155,000
1859	1,170,240	3,419,000	1,420,000	5,362,000
Im Ganzen	3,862,745	15,803,000	6,450,000	22,393,000
5jähriger Durchschnitt	772,544	3,160,000	1,250,000	4,478,000

So ist diese Bahn von unbedeutenden Anfängen bereits dahin gelangt, beinahe den vierten Theil des gesammten durch die Eisenbahnen vermittelten Güterverkehrs zwischen dem Osten und Westen der Union an sich zu ziehen.[1]) Die Pennsylvanische Centralbahn ist von ähnlicher Wichtigkeit für den Amerikanischen, wie die Great-trunk-Eisenbahn für den Canadischen Verkehr und ihre Verbindung mit der von Pittsburg über Fort Wayne nach Chicago, sowie mit allen zum Ohio und Mississippi führenden Eisenbahnlinien setzt sie in den Stand, auch mit dem Wasserwege über die Seen und Buffalo zu konkurriren. Es kann angenommen werden, daß zur Zeit der Theil der vom oberen Mississippi nach den Atlantischen Häfen bestimmten Waarensendungen, welcher die Eisenbahn über Philadelphia benutzt, mit dem, welcher zu Wasser von Chicago nach Buffalo befördert wird, ungefähr gleich groß ist. Von Buffalo nach New-York beträgt die Fracht, auf der Eisenbahn oder zu Wasser, durchschnittlich 9 Doll. 44 Cents pro Ton, während der Transport von Philadelphia nach New-York per Eisenbahn 2 Doll. 66 Cents und per Kanal nur 1 Doll. kostet.

Eine wesentliche Aenderung wird der hier betrachtete Verkehr durch die im Frühjahr 1862 bevorstehende Eröffnung des neuen Kanals zwischen dem Ottawa-Fluß und der Georgs-Bai im Huron-See erleiden, da dann Dampfschiffe bis zu 2000 Tons Tragfähigkeit von den Häfen der fünf Seen unmittelbar nach Liverpool, und zwar in nicht viel längerer Zeit gelangen können, als die Kanalfahrt von Buffalo nach New-York in Anspruch nimmt. Die letztere Stadt wird dadurch an ihrem Verkehr erheblich einbüßen. Indessen glaubt man, daß der Staat New-York mit Rücksicht auf diese Eventualität den Delaware und Raritan-Kanal ankaufen und die Schifffahrt auf demselben von jeder Abgabe befreien werde, um auf diese Weise seiner Hauptstadt die Vortheile des Transithandels, der ihr sonst entgehen würde, zu erhalten.

Um das Verhältniß anschaulich zu machen, in welchem eine jede der vorerwähnten Kommunikationen an dem Gesammt-Verkehr, in der Richtung von Osten nach Westen und umgekehrt, theilgenommen hat, mögen schließlich die Durchschnitts-Resultate der fünf Jahre 1855—1589 zusammengestellt werden.

Transportwege:	Jährlicher Durchschnitt der beförderten Gütermengen: von Westen nach Osten Tons.	von Osten nach Westen Tons.	zusammen Tons.	Antheil in pCt.
Kanäle des Staats New-York	1,926,616	404,625	2,331,241	71
New-Yorker Central-Eisenbahn	196,372	113,224	309,596	9
New-York und Erie-Eisenbahn	171,629	64,422	236,051	7
Pennsylvanische Central-Eisenbahn	112,210	80,544	192,754	6½
Baltimore- und Ohio-Eisenbahn	134,880	57,705	192,585	6½
Gesammt-Verkehr.....	2,541,707	720,520	3,262,227	100

[1]) Der Eisenbahnverkehr der südlich von Baltimore gelegenen Häfen ist hierbei nicht berücksichtigt. (Anm. d. Red.)

Es ergiebt sich hieraus, daß die vier Eisenbahnen zusammengenommen nicht mehr als 29, die Kanäle dagegen 71 pCt. des fraglichen Verkehrs vermittelt haben. Dieses Verhältniß würde sich jedoch wesentlich zu Gunsten der Eisenbahnen ändern, wenn bei der Berechnung statt des Gewichtes der Werth der beförderten Güter zu Grunde gelegt werden könnte.

Handel und Schifffahrt Schwedens im Jahre 1860.

(Fortsetzung.)

d. Bremen. Die Einfuhr, welche sich im Jahre 1859 auf 2,529,000 Rthlr. berechnete, stieg im Jahre 1860 auf den Werth von 3,934,000 Rthlr. An der Einfuhr in dem letztgedachten Jahre nahmen Schwedische Fahrzeuge nur einen geringen Antheil, nämlich 10 mit einem Werthe von 322,000 Rthlr. Im Uebrigen wurde die Einfuhr von 2 Bremischen Schiffen für 115,000 Rthlr., mit 2 Preußischen, 2 Dänischen, 40 Hannoverschen und 17 Niederländischen mit zusammen 3,497,000 Rthlr. bestritten.

Der Werth der Ausfuhr verminderte sich wieder von einem Betrage von 442,000 Rthlr. (im Jahre 1859) auf 340,000 Rthlr. im Jahre 1860. Diese Ausfuhr wurde jedoch hauptsächlich oder für den Betrag von 208,000 Rthlr. von 11 Schwedischen Schiffen und im Uebrigen oder zu dem Betrage von 132,000 Rthlr. von 2 Norwegischen, 3 Dänischen, 2 Hannoverschen und 2 Niederländischen Schiffen besorgt.

Von Bremen wurden eingeführt und verzollt:

		1859.	1860.
Tabak in Blättern	Pfd.	2,365,819	2,798,367
„ Stengeln	„	581,562	1,009,914
Baumwolle	„	651,521	1,171,584
Kaffee	„	191,544	71,135
Reis 2c.	„	338,702	644,687
Zucker, roher	„	36,204	150,796
raffinirter	„	181,046	178,247

Von den aus Bremen eingeführten Partien Tabak kamen

		auf die Niederlage		auf das Kreditlager	
		Blätter	Stengel	Blätter	Stengel
1859	Pfd.	1,030,615	251,822	1,657,512	508,542
1860	„	1,238,242	372,662	2,281,580	831,705

Nach Bremen wurden ausgeführt:

		1859.	1860.
Eisen, Stab-	Ctr.	39,620	43,689
Band-, Bolzen- 2c.	„	1,520	1,497
Blech	„	95	103
Stahl	„	5	344
Theer	„	—	40
Getreide	Kubf.	3,400	9,554
Bretter und Planken	Dtzd.	1,084	33

e. Hannover und Oldenburg. Nachdem von daher weder im Jahre 1857 noch 1858 eine Einfuhr stattgefunden hatte, kam im Jahre 1859 ein Import vor, welcher auf 14,000 Rthlr. berechnet wurde. Im Jahre 1860 sind aus diesen Ländern Waaren zum Werthe von 23,000 Rthlr. eingeführt worden, und zwar mit 2 Hannoverschen Schiffen zum Werthe von 17,000 Rthlr. und mit einem Dänischen zum Werthe von 6,000 Rthlr. Diese Einfuhr bestand hauptsächlich in 141,000 Pfd. Cichorienwurzeln und 61,000 Pfd. Schwefelsäure.

Der Werth der Ausfuhr, welcher sich im Jahre 1859 auf 158,000 Rthlr. berechnete, stieg im Jahre 1860 auf 214,000 Rthlr. Die Ausfuhr des letzteren Jahres wurde von 5 Schwedischen, 16 Hannoverschen, 6 Dänischen und 1 Niederländischen Schiffen bewirkt.

Nach Hannover wurden hauptsächlich ausgeführt:

		1859.	1860.
Eisen, Stab-	Ctr.	14,140	9,100
anderes Schmiede-	„	1,218	177
Guß-	„	15,212	15,665
Theer	„	3,276	3,488
Blech	„	328	144
Getreide	Kubf.	24,178	53,682

3. Norwegen.

Der Werth der Einfuhr, welcher nach der Zusammenstellung der Zollverwaltung sich im Jahre 1859 auf 5,394,000 Rthlr. belief, wurde im Jahre 1860 auf 5,554,000 Rthlr. berechnet. Hiervon wurden mit 273 Schwedischen Schiffen für 1,899,000 Rthlr. mit 542 Norwegischen für 3,472,000 Rthlr. und mit einem Dänischen für 3,000 Rthlr., sowie auf Landwegen für 180,000 Rthlr. eingeführt.

Die im Jahre 1859 auf 3,642,000 Rthlr. berechnete Ausfuhr stieg im Jahre 1860 auf 4,485,000 Rthlr. und wurde im letzteren mit 415 Schwedischen Schiffen für 2,170,000 Rthlr., mit 463 Norwegischen für 2,025,000 Rthlr. und mit 3 Dänischen für 23,000 Rthlr. bewerkstelligt. Auf dem Landwege wurden Waaren zum Werthe von 267,000 Rthlr. ausgeführt.

Aus Norwegen wurden seewärts eingeführt:

		1859.	1860.
Fische, gesalzene, Heringe	Ctr.	472,018	541,899
Anchovis	Pfd.	110	26
nicht spezifizirte	Ctr.	975	1,802
trockene oder geräucherte, Schellfisch	„	66,586	45,654
Langohr u. Dorsch	„	12,810	7,065
Kochsalz	Kubf.	9,212	19,571
Thran und Speck	Pfd.	268,935	513,422
Hutzucker	„	—	52
Syrup	„	227,760	7,086
Bücher	Rthlr.	5,107	2,105
Farbewaaren	„	8,415	5,500
Geräthschaften und Maschinen	„	21,250	910
Sohlleder 2c.	„	12	12,404

Im Jahre 1860 wurden außerdem seewärts 218,814 Pfd. Rohzucker 2c. eingeführt.

Die Ausfuhr zur See bestand hauptsächlich aus folgenden Waarenquantitäten:

		1859.	1860.
Getreide: Roggen	Kubf.	714,960	721,959
Gerste und Malz	„	571,279	707,525
Hafer	„	49,848	22,213
Weizen	„	29,929	61,050
Erbsen	„	36,052	22,449
anderer Art	„	2,521	573
Summa	Kubf.	1,404,589	1,535,769
Graupen und Grütze: Gerste-	Ctr.	246	39
Hafer-	„	302	309
Mehl, Weizen-	„	729	224
Holzwaaren: Dauben, eichene	1000 Stck.	866	880
buchene 2c.	„	2,080	2,486
Eisen, Guß- in Gänzen	Ctr.	15,175	9,853
nicht spezifizirtes	„	—	20,282
Schmiedeeisen, Stab-	„	8,830	10,725
Gewebe, baumwollene aller Art	Pfd.	2,483	1,888
leinene, auch Segel- und Zelttuch	„	489	2,904

		1859.	1860.
Maschinen und Geräthschaften	Rthlr.	2,637	—
Theer	Ctr.	22,005	20,036
Sämereien	Rthlr.	20,223	4,850
Papier, Schreib-	Pfd.	10,400	25,460
anderer Art	"	118,967	232,724
Tischlerwaaren von Föhren- u. Tannenholz	Rthlr.	157,426	258,887

Außerdem wurden im Jahre 1860 seewärts unter anderm nach Norwegen ausgeführt 13,464 Pfd. baumwollenes Garn, 7,993 Ctr. Kanonen.

Unter den aus Norwegen auf Landwegen eingeführten Waaren kommen in den Zollübersichten folgende vor:

		1859.	1860.
Fische, gesalzene, Heringe	Ctr.	707	1,071
Kaffee	Pfd.	4,542	7,010
Tabak in Blättern	"	52,828	27,455
in Stengeln	"	52,873	140,025
Sohl- und anderes Leder	"	—	23,979
Eisen, gewalztes und geschmiedetes	"	1,557	22,825
Geräthschaften und Maschinen	Rthlr.	—	15,342

und ausgeführt wurden nach Norwegen zu Lande:

		1859.	1860.
Gewebe, baumwollene aller Art	Pfd.	14,252	10,729
leinene	"	12,180	8,654
Papier, Schreib-	"	16,448	19,354
Druck- / anderer Art	"	41,393	16,791
Eisen, gewalztes	"	9,929	9,563
Papiertapeten und Borduren	"	500	15,728
Posamentirwaaren, nicht spezifizirte	"	26	1,888

4. Finland.

Die Einfuhr daher, welche für das Jahr 1859 zu 1,746,000 Rthlr. angegeben war, berechnet sich für das Jahr 1860 zu 1,846,000 Rthlr. Diese Einfuhr, an welcher 68 Schwedische Schiffe und 37 unvermessene Boote für 676,000 Rthlr. Theil nahmen, wurde jedoch, wie gewöhnlich, zum größten Theil von Finnischen Fahrzeugen und zwar von 414 dergleichen für 1,168,000 Rthlr., sowie von anderen fremden Fahrzeugen für 2000 Rthlr. bestritten.

Der Werth der Ausfuhr nach Finland erreichte im Jahre 1860 den Betrag von 1,312,000 Rthlr. und überstieg somit die von 1859 um 71,000 Rthlr. Diese Ausfuhr wurde von 53 Schwedischen Schiffen für 333,000 Rthlr. von 165 Finnischen für 972,000 Rthlr. und von einem Hannoverschen für 7,000 Rthlr. bestritten.

Aus Finland wurden eingeführt:

		1859.	1860.
Brennholz, birkenes	Faden	15,136	12,217
anderes	"	3,258	2,343
Butter	Ctr.	16,499	18,409
Talg	"	1,087	226
Speck	"	375	490
Fische, frische	Rthlr.	21,407	16,378
gesalzene, Lachs	Ctr.	5,063	4,226
Strömlinge	"	8,115	3,401
Fleisch	"	8,502	7,601
Getreide, Roggen	Kubf.	42,318	85,550
anderer Art	"	5,544	19,230
Reis und Reismehl	Pfd.	29,117	28,823
Schaaffelle	"	2,600	1,832
Thran und Speck	"	136,557	94,299
Bücher	Rthlr.	4,061	4,590
Fensterglas	Pfd.	175,016	89,400
Stearinlichte	Pfd.	25,823	19,592
Theer	Kubf.	52,627	30,517
Bretter	Rthlr.	5,544	18,650
Thiere, lebende, zum Werthe von	"	114,110	156,705

Außerdem wurden im Jahre 1860 aus Finland 1819 Ctr. Potasche rc. eingeführt.

Nach Finland wurden ausgeführt:

		1859.	1860.
Bücher, Schwedische	Rthlr.	53,451	55,077
Erz	Ctr.	41,178	52,018
Eisen, gegossenes, in Gänzen	"	12,170	89,078
geschmiedetes, Stab-	"	14,499	7,981
Band-, Zain-, Bolzen- und Gitter-	"	3,064	2,767
Nägel	"	9,257	9,424
Blech	"	4,289	5,648
diverses gewalztes	"	79,900	76,405
Stahl	"	2,491	2,498
Hutzucker	Pfd.	42,253	8,249
Alaun	Ctr.	2,768	1,061
Beinschwarz	"	20,592	124
Sämereien	Rthlr.	20,089	4,440
Baumwollen-Garn	Pfd.	21,494	7,554
Geräthschaften und Maschinen	Rthlr.	49,061	33,339
Kalk	Kubf.	116,976	60,377

Unter den nach Finland im Jahre 1860 ausgeführten Artikeln kamen außerdem vor: 1678 Ctr. Häute und 946 Ctr. Käse.

5. Rußland.

Der berechnete Werth der Einfuhr aus diesem Lande im Jahre 1860 erreicht die Höhe von 2,921,000 Rthlr. oder 617,000 Rthlr. mehr als der Einfuhrwerth des vorhergehenden Jahres. Die Artikel, von denen im Verhältniß zu der Einfuhr im Jahre 1859 eine erhöhte Einfuhr im Jahre 1860 stattgefunden hat, sind, wie die nachfolgende Vergleichung ausweist, hauptsächlich Talg, Roggen und Weizen. Dagegen ergiebt sich für das Jahr 1860 eine bedeutende Verminderung der Einfuhr von Oel. Der Waarentransport wurde zum größten Theil durch Schwedische Schiffe bewerkstelligt, nämlich durch 68 dergleichen für einen Werth von 2,561,000 Rthlr., im Uebrigen aber durch 4 Russische für 92,000 Rthlr. und durch 2 Finnische, 3 Dänische, 2 Hannoversche, 5 Niederländische, 2 Englische 1 Französisches und 1 Italienisches für zusammen 268,000 Rthlr.

Der im Jahre 1859 zu 1,138,000 Rthlr. angenommene Werth der Ausfuhr berechnet sich für 1860 nur zu 441,000 Rthlr. Nach dem, was sich aus dem Nachstehenden ergiebt, macht den bedeutendsten Theil dieser Exportsumme oder 345,000 Rthlr. der Werth von verkauften Fahrzeugen, Dampfmaschinen und Dampfkesseln aus. Die Waarenausfuhr wurde von 25 Schwedischen Schiffen für 221,000 Rthlr. und von 1 Finnischen, 1 Hamburgischen und 1 Englischen für 15,000 Rthlr. bestritten.

Aus Rußland wurden eingeführt:

		1859.	1860.
Hanf	Ctr.	41,907	31,835
Oel	Pfd.	658,875	53,807
Sämereien aller Art	Rthlr.	43,823	15,213
Häute und Felle, rohe	Ctr.	282	250
Talg	"	26,542	33,575
Roggen	Kubf.	44,918	194,982
Roggenmehl	Ctr.	3,942	6,320
Weizen	Kubf.	3	30,096
Roßhaar	Pfd.	32,988	46,686
Flachs	Ctr.	899	2,292
Stearinlichte	Pfd.	23,244	17,430

Im Jahre 1860 wurden außerdem unter Anderm eingeführt: 63,212 Pfd. Wolle.

Ausgeführt wurden nach Rußland:

		1859.	1860.
Alaun	Ctr.	11,074	8,866
Färberröthe	Rthlr.	6,564	7,000
Bomben und Kanonen	Ctr.	47,164	2,445
Stabeisen	„	2,096	—
Fahrzeuge	Rthlr.	80,000	205,000
Dampfmaschinen und Dampfkessel	„	116,000	140,000

6. Dänische Staaten.

Die Einfuhr aus dem Königreich Dänemark und den Herzogthümern Schleswig und Holstein im Jahre 1860 ist mit fast alleiniger Ausnahme des Jahres 1856 größer gewesen als in irgend einem der letztverflossenen zehn Jahre. Dieselbe berechnet sich nämlich auf 5,872,000 Rthlr. und übersteigt den Werth der Einfuhr von 1859 um 1,131,000 Rthlr. Die Zunahme in der Einfuhr des Jahres 1860 im Verhältniß zum Vorjahr ergiebt sich aus untenstehender Vergleichung hauptsächlich in Beziehung auf Oel, Wolle, Hutzucker und Syrup. Mit 1087 Schwedischen Fahrzeugen wurden Waaren für 3,115,000 Rthlr., mit 21 Norwegischen für 15,000 Rthlr., mit 622 Dänischen für 2,650,000 Rthlr. und mit 5 Finnischen, 1 Russischen und 1 Hannoverschen für zusammen 92,000 Rthlr. eingeführt.

Der Werth der im Jahre 1860 nach den Dänischen Staaten ausgeführten Waaren wird zu 7,067,000 Rthlr. oder zu 406,000 Rthlr. mehr angenommen als im Jahre 1859, nach Abzug des ausgeführten Silberwerths. Dieser höhere Exportwerth ist hauptsächlich durch eine vermehrte Ausfuhr von Roggen, wovon 1859 17,156 Kubikfuß, 1860 aber 177,884 Kbf. ausgeführt wurden. Der Export des letztgedachten Jahres wurde zum größten Theil von Schwedischen Fahrzeugen bestritten, die daran in der Anzahl von 1584 mit einem Waarenwerthe von 5,335,000 Rthlr. Theil nahmen, im Uebrigen aber mit 4 Norwegischen für 5000 Rthlr., 156 Dänischen für 1,093,000 Rthlr. und 79 Finnischen, 1 Hamburgischen, 3 Hannoverschen und 3 Niederländischen für zusammen 634,000 Rthlr.

Von nachgenannten Artikeln wurden von den Dänischen Staaten eingeführt:

		1859	1860
Häute, rohe, trockene, ungesalzene	Ctr.	249	619
gesalzene	„	412	845
naßgesalzene und andere	„	2,489	5,025
Kaffee	Pfd.	3,092,362	3,257,087
Zucker, raffinirter	„	61,162	301,623
roher	„	2,058,380	1,055,199
Syrup	„	141,946	239,553
Getreide	Kubf.	109,792	53,280
Thran und Speck	Pfd.	1,295,389	1,606,042
Wolle	„	544,545	705,864
Wein in Fässern	„	403,002	399,703
in Flaschen	Kannen	4,906	5,082
Arrak und Rum	Pfd. Alkohol	100,810	97,529
Fische, dürre und geräucherte,	Ctr.	3,154	1,644
Oel	Pfd.	153,790	226,289
Tabak	„	39,698	63,336
Ziegel	1000 Stck.	2,608	2,785
Baumwolle	Pfd.	401,986	155,290
Sämereien	Rthlr.	120,951	129,971
Fensterglas	Pfd.	381,114	335,599
Reis und Reismehl	„	582,028	767,890
Kleider	Rthlr.	23,287	47,421
Geräthschaften und Maschinen	„	45,133	55,208

		1859	1860
Schwefelsäure	Pfd.	155,775	113,540
Zink	„	40,624	164,407
Silber, gemünztes	Rthlr.	100,195	1,840

Außerdem wurden im Jahre 1860 unter Anderem eingeführt: 55,453 Pfd. Bleiweiß, für 28,309 Rthlr. nicht spezifizirte Farben und für 26,323 Rthlr. Stärke.

Nach den Dänischen Staaten wurden ausgeführt:

		1859	1860
Eisen, Stab-	Ctr.	162,892	171,583
Nägel	„	15,415	16,191
Band-, Bolzen- rc.	„	2,902	4,347
Blech	„	4,105	4,361
Kanonen, Bomben rc.	„	2,598	10
Stahl	„	2,773	2,357
Kupfer, gares und Bruchkupfer	„	2,105	2,125
Papier	Pfd.	149,330	25,425
Getreide	Kubf.	297,671	445,093
Theer	Ctr.	21,038	8,375
Pech	„	344	266
Holzwaaren, Bretter und Planken	Dtzd.	268,410	252,807
Balken und Sparren	Stck.	210,620	186,364
Masten und Spieren	„	667	1,749
Faßstäbe, eichene	1000 Stck.	946	871
buchene rc.	„ „	1,870	2,076
Steine, bearbeitete	Rthlr.	33,758	43,518
Alaun	Ctr.	1,546	2,124
Sämereien	Rthlr.	84,318	62,060
Rinde oder Borke	„	22,251	21,887
Baumwollengarn	Pfd.	71,293	189,879
Schweine	Stck.	1,198	430

Der von dem Schwedisch-Norwegischen General-Konsul in Kopenhagen für 1860 an das Kollegium erstattete Jahresbericht enthält unter Anderem Folgendes:

Kopenhagen empfängt, wie dieß im Allgemeinen bekannt ist, einen sehr großen Theil des Bedarfs der Monarchie an fremden Waaren und von Eisen ziemlich die Hälfte als eine hauptsächliche Folge der in der neuesten Zeit sich immer mehr und mehr erweiternden Gießereien und mechanischen Werkstätten für die Herstellung von Dampfmaschinen und eisernen Dampfbooten. Die Zufuhr von Schwedischem Eisen war etwas größer als im nächstvorhergegangenen Jahre und betrug 27,800 Schiffspfund, wovon am Jahresschluß ein Bestand von 1400 Schiffspfund blieb. Ungefähr drei Viertel jenes Quantums war auf direkte Ordre eingeführt worden, der Rest von etwa 6000 Schiffspfund, meist Gefle-Eisen, kam in Konsignation an. Die große Zufuhr drückte die Preise von 14½ auf 14 Rthlr. Dänisch herab und der Absatz war flau. Die Sendungen aus Stockholm von theils gewalztem, theils geschmiedetem Eisen, wovon das andere hier zu Lande immer mehr Eingang findet, wurde zu 15¼ bis 15½ Rthlr. pro Schiffspfund, ganz verzollt, realisirt.

Die Einfuhr von Schwedischen Holzwaaren in sortirten Ladungen war ebenfalls bedeutend; da aber die Bauten in der Hauptstadt und deren Umgebung weniger umfänglich waren als im vergangenen Jahre, so war auch der Absatz minder lebhaft und die Preise blieben gedrückt.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen.

Stettin, 13. April. Während der ersten Hälfte des verflossenen Monats herrschte im hiesigen Geschäftsverkehr eine große Stille. Als je-

doch mit dem Eintritt der milden Witterung Ströme und Haff vom Eise befreit wurden, trat eine ungemeine Lebhaftigkeit, namentlich im Getreidehandel, ein und sicher wäre diese noch freudiger begrüßt worden, wenn mit der Ausdehnung der Geschäfte der daran zu erwartende Gewinn einigermaßen gleichen Schritt gehalten hätte. Leider war das nicht immer der Fall, denn so lebhaft auch der Verkehr an unseren Ladeplätzen in der letzten Zeit sich gestaltete, so handelte es sich doch fast ausschließlich darum, alte Verschlüsse, die unter dem Eindruck eines herandrohenden Englisch-Amerikanischen Krieges, oder der Besorgniß vor übergroßem Getreidemangel in Frankreich schon während des verflossenen Herbstes gemacht worden wären, Verschlüsse, die für die auswärtigen Käufer offenbar mit schwerem Verluste verknüpft schienen, abzuwickeln. Zufuhren. Die Stromzufuhr von den erntereichen Hinterländern gelangte in so enormen Massen heran, wie es in so kurzer Zeit kaum je an unserem Platze der Fall gewesen sein mag, wie denn auch die Unterbringung derselben aus Mangel an geeigneten Räumlichkeiten nicht ermöglicht werden konnte. Es langten im Ganzen hier an: 30,672 Wsp. Weizen, 6325 Wsp. Roggen, 5554 Wsp. Gerste, 3111 Wsp. Hafer, 609 Wsp. Erbsen, und es verblieben im Bestande: 13,540 Wsp. Weizen, 1093 Wsp. Roggen, 551 Wsp. Gerste, 79 Wsp. Hafer, 1274 Wsp. Erbsen. Die Hauptzufuhr bestand in Weizen, wovon der größte Theil nach England, Frankreich und Belgien verschifft wurde. Die Preise dieses Artikels blieben, übereinstimmend mit den Notirungen der fremden Märkte, in weichender Tendenz. Billige Anstellungen von hier fanden im Auslande rückgängige Märkte und von neuen Verschlüssen war nur in seltenen Fällen die Rede. Von England namentlich lauteten die Berichte wenig ermuthigend und, wie es schien, hatte die Besorgniß vor den großen Ostseezufahren den stärksten Antheil an der flauen Stimmung. Allerdings sind auf den dortigen Märkten die Zufuhren in den letzten Monaten so bedeutend gewesen, daß die Mangelhaftigkeit der vorjährigen Ernte denselben gegenüber nur wenig in Betracht kommen konnte. Die Preise sind zu notiren mit $80\frac{1}{2}$ bis 76 Rthlr., für spätere Termine 81 bis $76\frac{1}{2}$ Rthlr., also etwa 10 Rthlr. per Wispel weniger, als im verflossenen Spätherbste. Von Roggen waren die Zufuhren weniger stark, da der größte Theil derselben von entfernteren Gegenden abgeladen wurde. Nach dem Auslande kamen neue Verschlüsse nur vereinzelt und zu ermäßigten Preisen zu Stande, wogegen der für Vorpommern schon im Herbst hervorgetretene Bedarf auch ferner anhielt. Die lebhafte Frage für effektive Waare zur Erledigung der Frühjahrsverschlüsse nach dem Auslande hielt die Preise ziemlich aufrecht und dieselben schlossen mit 47 bis 49 Rthlr. für loco Waare und mit $47\frac{1}{2}$ bis $48\frac{1}{2}$ Rthlr. für spätere Termine. Gerste war wenig begehrt, blieb jedoch im Preise ziemlich unverändert auf 36 Rthlr. für loco Waare. Spätere Termine zeigten sich unbeachtet. Die herangelangenden nicht unbedeutenden Zufuhren wurden zum großen Theil auf Grund früherer Verschlüsse verladen, oder gingen in den täglichen Konsum über. Für Hafer waren Vorpommern und Mecklenburg nahezu die einzigen Käufer und selbst deren mäßige Nachfrage genügte, den geringen Beständen gegenüber die Preise auf alter Höhe, nämlich 27 Rthlr. für loco Waare zu erhalten. Spiritus war selbst bei ermäßigten Preisen noch nicht im Stande, die Aufmerksamkeit des Auslandes auf sich zu ziehen, und das Geschäft ging über den Platzverkehr wenig hinaus. Die Zufuhren waren mäßig, da viele Brennereien ihren Betrieb ganz eingestellt, oder doch mindestens sehr beschränkt hatten. Man zahlte 17 bis $17\frac{1}{2}$ Rthlr. für loco Waare. Spätere Termine blieben wenig beachtet. Rüböl vermochte nicht, irgend welches hervorragende Interesse in Anspruch zu nehmen und der Verkehr in diesem Artikel blieb anhaltend schwach. Die Berichte über den Stand der Oelsaaten lauteten zwar nicht übereinstimmend, aber im Allgemeinen doch günstig, wenigstens gaben dieselben keinerlei Veranlassung zur Spekulation. Die Preise zeigten sich wenig verändert und schlossen mit $12\frac{11}{12}$ bis 13 Rthlr. für loco Waare, und 13 bis $12\frac{5}{6}$ Rthlr. für spätere Termine. Im Waarenhandel herrschte trotz der Wiedereröffnung der Schifffahrt nur geringes Leben. Der Abzug nach dem Binnenlande blieb schwach, und der Hauptverkehr beschränkte sich fast lediglich auf die beiden Artikel Leinöl und Leinsaamen, in welchen allerdings ziemlich ansehnliche Umsätze stattfanden. Die meisten übrigen Artikel blieben vernachlässigt und es mangelte sichtbar die Neigung, sich auf größere oder weitaussehende Unternehmungen einzulassen. Das ganze Geschäft basirte eben fast ausschließlich auf die Befriedigung des täglich hervortretenden Bedarfs. Im Holzhandel ereignete sich nichts von Bedeutung. Man war beschäftigt, die während des Winters gemachten Verschlüsse auszuführen, ohne daß es zu neuen Geschäften gekommen wäre, wozu auch der Stand der auswärtigen Märkte wenig Veranlassung bot. Für die Rhederei liegen die Aussichten bis jetzt wenig günstig. Der Stand der Seefrachten bleibt niedrig und eine lohnendere Beschäftigung für die Schifffahrt ist nach Lage der Verhältnisse fürs Erste kaum zu erwarten. Sonach ist es leicht erklärlich, daß sich wenig Anregung zum Neubau von Schiffen findet, und daß unsere Werften sich noch immer nicht beleben können. Der Speditionshandel ist seit Eröffnung der Schifffahrt zwar belebter geworden, ohne jedoch den Umfang der letzten Jahre erreichen zu können, da Baumwolle, sonst der Haupt-Speditionsartikel fast ganz fehlt. Unsere industriellen Etablissements und Aktiengesellschaften befinden sich in anhaltender Thätigkeit, namentlich haben unsere großen Mühlen neuerdings ihren Betrieb mit vermehrten Kräften fortgesetzt. In Betreff der Resultate ihrer letztjährigen Thätigkeit ist zu erwähnen, daß die Preußische National-Versicherungsgesellschaft ca. $9\frac{1}{3}$ pCt. Dividende zahlen wird. Preußische See-Versicherungsgesellschaft „Union“, Maschinenbau-Gesellschaft „Vulcan“, Neue Zuckersiederei, Dampfmühlen-Aktiengesellschaft und Stettiner Kraftdüngerfabrik haben keine Ueberschüsse zu vertheilen. Dagegen zahlt die Pommersche Provinzial-Siederei statutenmäßig 5 pCt. Zinsen, Pommerania $4\frac{1}{2}$ pCt. Dividende, Neue Dampfer-Kompagnie 7 pCt., Schleppschifffahrts-Gesellschaft 8 pCt., Chemische Fabrik Metzenthin 5 pCt. und Lebensversicherungs-Gesellschaft „Germania“ 5 pCt.

Memel, 5. April. Die Binnenschifffahrt blieb auch während des vorigen Monats noch geschlossen und obwohl das Haff von der Stadt bis zum Seegatt völlig frei vom Eise ist, so wird dasselbe noch jetzt bei der Schmelz und bis dicht an das offene Wasser heran von Lastschlitten befahren. — In der letzten Woche des vorigen Monats trat endlich Thauwetter ein, wodurch die Landwege, bei der enormen Menge des vorhandenen Schnees, in einen Zustand versetzt wurden, welcher die Beförderung von Personen nur mit unsäglichen Beschwerden ermöglichte, während der Gütertransport ganz aufhören mußte. — Die Geschäfte des Ortes konnten sich deshalb nur auf den Export derjenigen Waaren beschränken, welche vom Herbste vorräthig geblieben oder die während des Winters hier gesammelt worden waren. — Zu der ersteren Kategorie gehören die Holzwaaren, zu der letzteren ausschließlich Szameiter Flachse und auf diese beiden Artikel beschränkte sich beinahe die gesammte, sehr geringe Handelsthätigkeit. — Das Getreidegeschäft ruhte ganz, da erst bei offenem Wasser die während des Winters in Rußland kontrahirten Körner abgeladen werden, während auf dem beschwerlichen Landwege nur dasjenige angefahren wird, was die nächste Umgegend produzirt und zum Konsumo an den Wochenmärkten verkauft. So trat beispielsweise die Erscheinung auf, daß Roggen, wovon am Platze gar kein Vorrath ist, seit der Mitte des Monats wegen der beschränkten Zufuhr um 3 Sgr. pro Scheffel für loco Waare stieg, alle anderen Getreidearten behaupteten sich auf den Notirungen des vorigen Monats. — Bei der Menge von Schnee, welche die Felder bedeckte, sowie dem späten Eintritt des Thauwetters wird es für die Landleute großer Anstrengungen bedürfen, um rechtzeitig mit den Bestellungsarbeiten fertig zu werden; wie die Saaten diesen lang anhaltenden Winter überdauert haben, ist nicht eher zu beurtheilen, als bis die Schneedecke von denselben gewichen sein wird. Nach dem Ausspruche der Oekonomen sind wir zu der Annahme berechtigt, daß die Saaten bis jetzt nicht gelitten haben, da der Schnee dieselben zeitig und hoch genug bedeckte, um gegen die strenge Kälte

Schutz zu gewähren. Gefährlicher wird es sein, wenn Nachtfröste von 4°, wie wir in der Nacht vom 3. zum 4. April hatten, sich nun, wo die Schneedecke weicht, wiederholen, da auf dem so sehr nassen, durchkälteten Boden dann wohl vieles verloren gehen könnte. — Leinsaat, wovon 49 Last zugeführt wurden, bedang 65—75 Sgr. pro Scheffel von 104—110 Pfund; man verschiffte davon 28 Last nach England und 21 Last nach Flensburg. — Bei den gestiegenen Oelpreisen und dem geringen Export, welchen man in diesem Jahre aus den Häfen des Schwarzen Meeres zu erwarten hat, hofft man die noch am Platze befindlichen Vorräthe gut zu verwerthen. — Die Kauflust für Szameiter Flachse, beim Beginn des Monats recht lebhaft, ließ gegen das Ende desselben bedeutend nach und die Preise fielen um etwa 25 Sgr. pro Ctr. — An den Schottischen Märkten zeigt sich noch immer wenig Leben, vor dem Ende des Amerikanischen Krieges ist hier auf einen regelmäßigen Absatz nach England nicht zu rechnen — Von den feineren Flachsen aus dem Inneren Rußlands stehen in diesem Jahre für Memel gar keine Zufuhren in Aussicht, da die Jüdischen Händler ihre Vorräthe bereits im Laufe des Winters per Bahn nach Königsberg sandten. — Jemehr dadurch der hiesige Markt am Sortiment verliert, desto mehr wenden sich die Käufer anderen Plätzen zu und es wird schwerlich gelingen, unserem Orte das einst so blühende Flachsgeschäft zu erhalten. — Die Verschiffung von Flachs umfaßte während des vorigen Monats 5934 Centner, welche nach Dundee gingen. — Dem Häutegeschäft eröffnen sich für jetzt in England auch keine besonderen Aussichten, da der Absatz von feinen Lederwaaren nach Amerika fast ganz aufgehört hat. — Während des vorigen Monats gingen nur 278 Decher Ziegenfelle nach London, während Kalbfelle gar nicht zur Versendung kamen. — Auch mit Lumpen, einem Artikel, welcher in früheren Jahren kaum in den vom Auslande gesuchten Quantitäten zu beschaffen war, ist es auffallend still, die Abladung des ganzen vorigen Monats bestand in einer Ladung — 3443 Ctr. — nach England. — Für Holz zeigt sich im Auslande zwar etwas mehr Begehr, doch sind die Preise — ganz besonders für geschnittene Waaren — an den Märkten Englands sehr gedrückt. — Die billigen Ausbietungen von Planken und Dielen aus den Häfen Norwegens resp. Schwedens machen dem hiesigen Orte eine schwere Konkurrenz und man wird in Zukunft bedacht sein müssen, die Rundhölzer billiger einzukaufen, falls man sich an den Märkten des Auslandes behaupten will. — Von den während des vorigen Monats aus dem hiesigen Hafen gegangenen Schiffen strandete die zur Memeler Rhederei gehörige Bark „Harmonie," welche mit 2300 Sleeper resp. 13,700 Dielen nach Holland bestimmt war, im Kattegat und ist gänzlich verloren. Das Schiff war bei dem hiesigen Vereine versichert.

Thorn, 11. April. Nur in den ersten Tagen und gegen Schluß des vergangenen Monats gelangten noch einige Zufuhren zur Stadt. Die schlechten Wege verhinderten Zufuhren aus größeren Entfernungen, namentlich aus Polen, und ließen dieselben den größeren Theil des Monats überhaupt ganz aufhören. Fortwährend rückgängige Preise für Weizen ließen fernere Verkäufe in dieser Frucht nicht mehr mit Vortheil zu, da die hinzutretenden hohen Frachten schon jetzt oft den gehofften Nutzen absorbiren. Früher schon war es angeregt worden, am hiesigen Orte einen Winterhafen für Kahnschiffer anzulegen, um dadurch den Schiffern einestheils Gelegenheit zu geben, hier für Winterhafen zu liegen, anderentheils den hiesigen Abladern die Möglichkeit zu bieten, bei Eröffnung der Schifffahrt leicht und schnell Frachten abschließen zu können. Leider zerschlug sich das Projekt der fehlenden Mittel wegen, und unsere Nachbarstadt Bromberg genießt nach wie vor den Vortheil, welchen das Flüßchen Brahe den Schiffern als sichere Winterlage bietet, indem dadurch den dortigen Abladern bei Eröffnung der Schifffahrt hinreichende Schiffsräume zu Gebote stehen, um gegen die unterzeichneten Konnoissemente bald Geld zu erlangen, während hierorts leicht Wochen vergehen können, bevor eine größere Anzahl Schiffsgefäße heraufkommen. 8 bis 9 Rthlr. per Last nach Danzig ist ein gern bewilligter Frachtsatz; wogegen von Plock und Wloclawek 20 und 16 Rthlr. per Last gegeben werden, und durch diese enorme Frachten viele Schiffer nach Polen gelockt werden. Unsere Lagerbestände sind für die hiesigen Verhältnisse ziemlich bedeutend; bei Eröffnung der Schifffahrt betrugen dieselben ungefähr 2600 Last Weizen, 4000 Last Roggen, 500 Last Erbsen, 100 Last Gerste und Hafer. Das Sommergeschäft verspricht für die hiesigen Spediteure lebhaft zu werden, indem in Polen große Massen Getreide lagern und neben bedeutenden Holzquantitäten der Versendung harren. Allmälig hat sich auch bei größeren Wollhändlern wieder Vertrauen zu ihrem Artikel eingestellt, und viele Kontraktschlüsse, deren größerer Theil sich eben auf Polen erstreckt, zur Folge gehabt. Das andauernd hohe Agio des Polnischen Papiergeldes, von durchschnittlich 18 pCt., ließ bessere Preise anlegen. Interessant und charakteristisch für unsere nachbarlichen Zustände ist der, seit Aufhebung des Verbots, Russische Banknoten ins Land zurückzuführen, aufgekommene Handel in diesem Zahlungsmittel, d. h. in falschen Banknoten, welche von umherziehenden Juden gleich Waaren zum Kauf angeboten werden. In letzter Zeit scheint man diesem überhand genommenen Unwesen steuern zu wollen, wird aber nicht leicht Erfolge haben, so lange öffentliche Kassen, wie man sich erzählt, für Abgaben ꝛc. dergleichen falsche Banknoten — ob aus Unkenntniß oder anderen Gründen — in Zahlung nehmen.

Tilsit, 6. April. Der strengen Kälte des Monats Februar folgte im März eine gelindere Temperatur, welche bis zur Mitte des Monats anhielt. Dann trat wieder Frost mit bedeutendem Schneefall ein und der Monat endete mit anhaltendem Thauwetter. Am 1. d. Mts. hatten wir die erste Eisbewegung und wir können die Eröffnung der Schifffahrt innerhalb acht Tagen erwarten. Der hohe Wasserstand hat unsere Umgegend und hauptsächlich die Niederung überschwemmt. Auf dem Chausseezuge nach Memel ist ein beträchtlicher Theil der langen Brücke, ½ Meile von hier, fortgerissen, wodurch die Verbindung mit jenem Theile der Umgegend sehr erschwert wird. Aus diesem Grunde und bei den schlecht gewordenen Wegen ist unsere Marktzufuhr nur geringe geblieben. Die Marktpreise für Getreide sind unverändert geblieben. Im Engrosgeschäft war es still, nur Ernst Castell in Königsberg hatte kleine Ordres hergelegt, welche meistens in Rußland zur Frühjahrslieferung effektuirt wurden. Die Flauheit, welche in letzter Zeit sowohl im Auslande als auch hier herrschte, hat keinen Einfluß auf die Getreidepreise in Rußland ausgeübt, weil die Spekulation in Rußland selbst ein Sinken der Preise nicht zuließ. Unsere Oelmühlen sind in regelmäßigem Betriebe geblieben. Für Leinöl stellte sich lebhaftere Nachfrage ein, wodurch man hier veranlaßt wurde, den Preis auf 13 Rthlr. per Centner ohne Faß zu notiren. Diese Forderung und die noch uneröffnete Schifffahrt ließen es zu namhaften Abschlüssen nicht kommen. Mit Leinkuchen bleibt es fortwährend sehr flau. Die Eigener halten auf 65 Sgr. In Folge der billigen Weizenpreise in England, welche die Preise von Futterstoffen drücken, ist kein Exportgeschäft zu Stande gekommen. Man offerirt 62 Sgr. per Centner, wobei der Fabrikant nicht bestehen kann. Von Leinsaat wurden 50 Last an unsere Mühlen verkauft à 65 bis 72½ Sgr. ordinaire Waare. Sämereien fast ohne Umgang, Thimotheum 6 Rthlr. per Centner bezahlt. In Flachs und Heede war ebenfalls nur wenig Geschäft. Man zahlte für Flachs 70 bis 72½ Sgr., feine Heede 67½ bis 70 Sgr. per 31 Zollpfd. Hanf fand stets Abnahme nach Königsberg und sind die eingetroffenen Partien sofort à 8 Rthlr. per Centner für Liefländer und 6 bis 7 Rthlr. für Szameiter Waare dorthin verladen. Im Holzgeschäfte war Nachfrage für Sleepers, im Uebrigen still. Russisches Rundholz ist in ziemlich bedeutenden Posten von hiesigen Händlern zu vorjährigen Preisen auf Lieferung gekauft. Ludwig Buscke wird seine neu erbaute Dampfschneidemühle nächstens in Betrieb setzen. Die Maschine ist von C. F. Sternkopf hier verfertigt. Unsere Spedition nach Rußland blieb unbedeutend, auch war in Thee kein Geschäft, weil man erst die Wirkung des vom 1. d. Mts. beginnenden Zolles abwarten will. Mit kurzen

Waaren und besonders Schnittwaaren nach Rußland geht es bedeutend besser.

Danzig, 10. **April**. Die flaue Stimmung, welcher unsere Getreidebörse schon im Februar unterlag, hat im abgelaufenen Monat März angedauert. Die bisherigen Hauptabnehmer namentlich von Weizen, England und Frankreich, sind und bleiben von großen Zufuhren überführt und dort und hier mußten bei mangelnder Kauflust die Preise sinken. Für Roggen blieb indessen der Begehr bei und die Preise hielten sich. Gerste blieb vernachlässigt. Hafer ging bei geringem Umsatz 18—20 Fl. pro Last höher. — Die Eröffnung der Schifffahrt wurde durch einen ungewöhnlich langen Nachwinter verzögert. Erst am 1. April kamen auf der Weichsel die ersten Stromfahrzeuge aus Polen an. — Durch die Eisenbahn wurden zugeführt: 1355⅚ Last Weizen, 1023 1/12 Last Roggen, 201⅚ Last Gerste, 4½ Last Hafer, 163½ Last Erbsen, 1706½ Ohm Spiritus. — Es liefen im Monat März in Neufahrwasser 48 Schiffe ein und 39 Schiffe gingen aus. — Seit dem Beginn des Jahres wurden bis zu Ende März seewärts ausgeführt: 3492 Last Weizen, 1151 Last Roggen, 70 Last Gerste, 273 Last Erbsen, 229 Last Rübsaat, 112 Last Wicken. — Zu der großen Zahl der Seeschiffe, welche in dem Hafen Winterlager hielten, kommen täglich noch mit Ballast einkommende hinzu, welche Ladung suchen und die Frachten gehen niedriger. Der Eisgang der Weichsel fand in diesem Jahre unter den günstigsten Witterungsverhältnissen statt und die Bewohner der Niederungen blieben ungefährdet.

Bromberg, 12. **April**. Unter dem Druck der flauen Berichte vom Auslande, nahm der Getreidehandel auch im verflossenen Monat einen entschieden trägen Verlauf. Besonders erfährt Weizen die Ungunst der gegenwärtigen Verhältnisse und blieb nur zu weichenden Preisen im beschränkten Verkehr. Auch für Roggen war der Absatz schwächer geworden und konnten Umsätze nur zu erheblich herabgesetzten Preisen zu Stande kommen. Nach Sommergetreide ist die Frage ganz schwach und dasselbe zu billigeren Preisen schwer zu placiren. Von sämmtlichen Getreidearten kamen ziemlich genügende Transporte an den Markt, und da Lagerräume anfingen, knapp zu werden, so wurde bei dem Eindruck des schönen Wetters die Aussicht, daß die Wasserstraßen dem Handel bald wieder ganz eröffnet sein dürften, in guter Stimmung aufgenommen. Unsere Notirungen waren für Weizen bis 75 Rthlr., Roggen 44 Rthlr., Erbsen 40 Rthlr., Gerste 30 Rthlr., Hafer 20 Rthlr. 10 Sgr. Das Spiritusgeschäft ist in eine vollständige Stagnation gerathen. Die Zufuhren von den Produzenten waren nicht so reichlich, als man erwarten konnte; von den jenseitigen Weichselgegenden kam nichts über den Strom und blieb aus diesem Grunde der Umsatz nur beschränkt, wobei gegen Februar durchschnittlich ¼ Rthlr. bessere Preise erzielt wurden. Man bezahlte anfangs 15¾ Rthlr., später in Folge höherer Notirungen in Berlin 16⅙ bis ⅓ Rthlr. à 8000 pCt. Auf Lager befinden sich ca. 110,000 Ort.

Glogau, 12. **April**. Seit der letzten Messe in Frankfurt a. O. hat sich für die Fabrikation leichter Tuche eine günstigere Konjunktur eingestellt, und ist in Sagan der Betrieb ein ausgedehnterer als seit langer Zeit. In Grünberg, wo mehr für den Zollverein gearbeitet wird, fehlt es zwar auch nicht an Beschäftigung, da indessen für den festländischen Tuchbedarf zu viel fabrizirende Hände existiren, so werfen die Preise keinen besonderen Nutzen ab, und wird das Bestehen der Fabrikanten zum guten Theil durch die niedrigen Wollpreise bedingt. Die Wollhändler haben noch große Vorräthe liegen und suchen selbst mit Verlust ihr Lager zu verkleinern, hoffend, daß bei den bevorstehenden Einkäufen der Schaden zu decken sein wird, wie denn die Angebote für Wolle bis jetzt für die Gutsbesitzer sehr trostlos sind. Dagegen sind die letzteren durch den lukrativen Betrieb der Brennereien und Stärkefabriken in der vergangenen Campagne sehr emporgekommen und haben in jeder Beziehung ein günstiges Jahr gehabt.

Gleiwitz, 10. **April**. Der Verkehr beschränkt sich in der Hauptsache noch immer auf die von der Nothwendigkeit gebotene Ausgleichung des momentanen Bedarfs durch die vorhandenen Vorräthe. Eine über die nächste Zeit hinausgehende Spekulationslust liegt den Geschäften nicht zu Grunde. Unter diesen Umständen wird es der Oberschlesischen Bergwerks- und Hütten-Industrie schwer, ihre Produkte mit Nutzen zu verwerthen. Wenn auch die Ansprüche der Roheisen-Produzenten so weit herabgesetzt worden sind, daß sie gern nur mit einer geringen Avance vorlieb nehmen, so wird ihnen selbst dies zu erreichen sehr schwer. Indessen suchen die Hüttenbesitzer die auf Lager habenden größeren Roheisenbestände möglichst vortheilhaft zu verwerthen, weil sie einen kleineren Gewinn der sehr in die Ferne gerückten Aussicht, dermaleinst höhere Preise erzielen zu können, vorziehen. Die Walzwerke lassen immer noch einigen Gewinn übrig, da das Façoneisen in den Schlosser- und Schmiedewerkstätten für den täglichen Bedarf unentbehrlich ist. Ueber den Stand der Saaten haben wir bisher keine Klagen vernommen; es scheinen die Saaten vielmehr gut aus dem Winter gekommen zu sein.

Görlitz, 14. **April**. Die Lage der Tuch- und Wollen-Industrie hat sich im verflossenen Monat nicht geändert. — Die Spekulation ruht noch vollständig und das Geschäft bewegte sich innerhalb der Grenzen des nothwendigen Bedarfs sowohl in Bezug aufs Inland, als auch des Auslandes. — Die jüngste Frankfurt a. O. Messe soll zwar befriedigend ausgefallen sein, so weit es den Absatz im Inlande betrifft; das Geschäft für die überseeischen Märkte, namentlich Amerika, blieb indessen nach wie vor vernachlässigt. — Die günstige Wendung, welche dagegen schon vor Monaten im Getreidehandel eintrat, hat auch im Monat März d. J. einen lebhaften Verkehr mit Süddeutschland unterhalten, wohin auch jetzt noch durch Thüringen ein ungeschwächter Abzug in Roggen, wovon uns große Massen aus der Provinz Posen, Schlesien und auch Galizien zugeführt werden, stattfindet. Es finden hierin direkte Versendungen bis in die Gegend von Frankfurt a. M. statt, sowie sich auch das Sächsische Erzgebirge und Böhmen von unserem Platze versorgt. — Der Preis hatte bisher keine wesentlichen Fluktuationen und schwankte derselbe für Roggen zwischen 60 bis 65 Sgr. pro Scheffel.

Magdeburg, 10. **April**. Das Geschäft mit Zucker, sowohl rohem als auch raffinirtem, war im März von keinem Belang; es mangelte an Kauflust und nur zur Befriedigung des nöthigsten Bedarfs fanden einige Einkäufe statt. Im Laufe des Monats sind etwa 50,000 Ctr. Rohzucker aus dem Markt genommen, zuletzt mit einer Preisermäßigung von ⅙—¼ Rthlr. pro Centner. Im sogenannten Produktengeschäfte war es zwar zu Anfang des Monats etwas lebhaft, der übrige Theil desselben verlief aber sehr still, was hauptsächlich darin beruht, daß die Industrie schwach beschäftigt ist. Auch der Getreidehandel war wenig belebt. Die auf den bedeutenderen in- und ausländischen Handelsplätzen unerwartet eingetroffenen großen Getreidezufuhren waren, besonders was Weizen anbelangt, welcher überdies den gehofften lohnenden Absatz in England und Frankreich nicht gefunden hat, von lähmenden Einfluß und die Rückwirkung davon blieb auch hier nicht aus. Für denselben wurde zuletzt 68—72 Rthlr. geboten, zu welchen Preisen die Produzenten aber nicht abgeben wollten. Roggen ist von ca. 57 auf 55 Rthlr. zurückgegangen, da bedeutende Zufuhren zu Wasser in Aussicht stehen und man in Ungewißheit darüber ist, ob der bisherige Absatz nach Hannover und Westphalen vor der Hand unvermindert anhalten wird. Gerste, Hafer, Hülsenfrüchte wenig begehrt. Die in England gewichenen Hopfenpreise haben dortigen Empfängern von dahin gesandten Partien Anlaß zu Vorwänden gegeben, die Annahme zu verweigern, was einigen Absendern hier nicht unerheblichen, wenn auch zu verschmerzenden Verlust verursachen wird.

Nordhausen, 14. **April**. Der kaufmännische Verkehr war im vorigen Monat in allen Geschäftszweigen durchweg schwach und namentlich in den letzten 14 Tagen ohne alle Bedeutung; die größeren Geschäftshäuser haben ihre Aufträge fast gänzlich effektuirt und sehen sich vorläufig genöthigt, auf Lager zu arbeiten, bis eine Besserung der Verhältnisse ihre Thä-

figkeit neuerdings in Anspruch nehmen wird. — Obgleich die Frankfurter Reminiscere-Messe für alle Artikel recht lebhaft abgelaufen ist und auch der Umsatz in Nessel nicht unbedeutend war, so will es doch noch immer nicht gelingen, die Käufer zur Anlegung von entsprechenden Preisen für gewebte Fabrikate zu bewegen. Sämmtliche Fabriken sind zwar noch in Thätigkeit, aber sie haben Mühe, für die fertige Waare diejenigen Preise zu erzielen, welche gegenwärtig für die Garne angelegt werden müssen, obgleich die Garnpreise wiederum in analogem Verhältnisse zu denjenigen der Baumwolle gedrückt sind; es wird Manchem, der jetzt verkaufen will, sehr schwer, den ausgelegten Webelohn wieder zu verdienen und mancher fabrizirt blos, um einestheils seine Kundschaft zu erhalten und anderntheils die Weber zu beschäftigen. — Im Zuckerhandel war die Stimmung anhaltend flau und Preise weichend; die eingelaufenen Aufträge der letzten Zeit sind fast nicht nennenswerth und nur der tägliche Konsumo hat Einiges von den Lägern weggenommen. — Dieselben Verhältnisse haben im Kornbranntwein- und Spritgeschäfte vorgewaltet; nur für den nöthigsten Bedarf wurden Einkäufe gemacht und der Preis ging daher für ersteren um 1 Rthlr. pro 180 Quart, für letzteren um 1½ Rthlr. pro 180 Quart zurück. — Auch für die Tabaksfabrikate und Cigarren war der Absatz schleppend und bei den fortwährenden höheren Preisen der Rohtabake dieser Geschäftszweig nicht eben lohnend. — Die Cichorienfabriken hiesiger Gegend haben gegen den an Eisenbahnen belegenen Etablissements einen harten Stand und werden auf die Dauer die Konkurrenz mit denselben nicht aushalten können, wenn nicht baldige Kommunikations-Erleichterungen ihren Betrieb rentabler und größer machen. Die Fabrikation des homöopathischen Gesundheitskaffee, welche von diesen Verhältnissen weniger berührt wird, ist dagegen in fortwährendem Fortschritte. — Die Witterung des verflossenen Monats war andauernd schön und gelinde und hat alle Vegetation frühzeitig entwickelt; die Aussichten auf Saat und Feld sind durchaus befriedigend und man erwartet ein ferneres Sinken der Preise für alle Fruchtgattungen.

Düsseldorf, 12. April. Kohlenförderung und Abfuhr wurde während des abgelaufenen Monats in bisheriger Weise betrieben, gleichmäßig waren unsere Walzwerke, Maschinen-, Kessel- und Nagelfabriken beschäftigt und die Roheisen-Produktion ist durch das Anblasen eines zweiten Hochofens auf dem Etablissement der Gesellschaft Phönix zu Ruhrort erhöht worden. — Die Eisenpreise zeigten eine entschiedene Festigkeit. Unsere Baumwollen-Industrie hat eine Erleichterung ihres gedrückten Zustandes nicht erfahren und in unsere Tuchfabriken hat nur der etwas gestiegene Begehr nach inländischen Konsumtions-Artikeln eine verhältnißmäßig gering gesteigerte Thätigkeit gebracht. — Im Kolonialwaaren- und im Getreidehandel fanden nur Umsätze für den Konsum statt und zwar bei Getreide, wegen der jetzt sehr günstigen Ernte-Aussichten, zu gewichenen Preisen.

Dortmund, 12. April. Die Eisenwerke, mit Aufträgen reichlich versehen, sind stark beschäftigt, indessen bleibt zu bedauern, daß eine Preiserhöhung der Fabrikate noch immer nicht eingetreten ist. — Dasselbe läßt sich über den Kohlenhandel sagen, welcher zwar an Ausdehnung bedeutend zugenommen, aber in Folge der hohen Arbeitslöhne und der eingetretenen erhöhten Konkurrenz den Gewerken nur einen sehr geringen Gewinn abwirft. — Das Getreidegeschäft bewegte sich im verflossenen Monat sehr schleppend und erlitten die Preise eine, wenn auch nicht bedeutende Ermäßigung. — Der gute, vielversprechende Stand der jungen Saaten verhinderte die Lust zu jeglicher Spekulation.

Elberfeld, 15. April. Im verflossenen Monat hat sich die allgemeine Lage des Geschäfts nicht wesentlich geändert und als ein hervortretender Punkt dürfte allein der sehr lebhafte Aufschwung, welcher der Handel in Rohseiden erfahren, zu nennen sein. Die verhältnißmäßig niedrigen bisherigen Preise, ebenso wie die Voraussetzung, daß eine theilweise Zerstörung der Seidenernte in China die unausbleibliche Folge der dortigen Rebellion sein werde, und daß für die Europäische Seidenernte ebenfalls keine günstigen Aussichten vorhanden sind, haben die Spekulation für diesen Artikel lebhaft angefacht und erhebliche Umsätze hervorgerufen, bei welchen sich indessen, wie es scheint, mehr die Spekulanten, als die Fabrikanten betheiligt haben. Die Preise haben sich demgemäß in den letzten Monaten um 20 bis 25 pCt. gesteigert und in der Seidentrocknungsanstalt sind im Laufe des vorigen Monats nicht weniger als 66,569 Pfd. Netto in 503 Nummern konditionirt worden, d. h. ca. 25,000 Pfd. mehr als im Februar. — In Betreff der Fabrikation bleiben die alten Klagen bestehen, daß bei verringertem Absatzgebiet, und damit erhöhter Konkurrenz für die Fabrikate keine Preise erzielt werden können, die dem hohen Preisstande fast aller Rohstoffe, vor allen der Baumwolle, einigermaßen entsprechen. Eine Aenderung und Besserung dieser drückenden Lage darf erst erwartet werden, wenn die Amerikanischen Märkte wieder ein umfassendes Absatzgebiet gewähren, dessen Ausfall selbst ein noch erheblich vermehrtes Europäisches Geschäft nicht auszugleichen im Stande sein würde. Die Berichte über die Ueberwinterung der Saaten lauten allgemein befriedigend und läßt der sehr zeitig eingetretene Frühling eine frühe Ernte erwarten.

Bielefeld, 11. April. Die Nachfrage für fertige Leinwand, Damast und Drell während des jüngst verflossenen Monats war im Allgemeinen befriedigend. — Eine fernere Besserung des Geschäfts in diesen Fabrikaten darf mit vieler Wahrscheinlichkeit in dem Verhältnisse erwartet werden, als die Amerikanische Baumwolle ausbleibt und von den Märkten verschwindet. Bei dem wieder regelmäßiger gewordenen Bedarf ist die Segeltuchfabrikation, besonders die mittelst mechanischer Webstühle, wie sie von Fritz Helling in Burgholzhausen nunmehr ausschließlich betrieben wird, ungeschwächt fortgesetzt worden. — Die Flachsspinnereien erfreuen sich guter Lage, da sie die eingehenden Bestellungen kaum zu bewältigen vermögen. — Auf den Begehr der Flachsgarne muß die allmälige Verminderung der Baumwollvorräthe gleichfalls von nicht unerheblichem Einflusse werden. — In dem Betriebe der Seiden- und Sammetfabrikation hat sich wesentlich nichts verändert. — Von Rohstoffen ist Seide nur 1—2 Gulden pro Pfund wiederum gestiegen; 1861er Russischer Flachs soll dagegen durchgängig um ca. 2 Thaler pro Centner billiger eingekauft worden sein wie im vorigen Jahre dergleichen 1860er Flachs. Die Getreidebeziehungen aus anderen Provinzen, vorzüglich für den Bedarf der hiesigen Mühlen, behielten ungestörten Fortgang, ohne daß das Geschäft darin oder die Verwerthung der Mühlenfabrikate eigentlich rentabler geworden wären.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 9 und 10 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 17. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). **25. April 1862.**

Handel und Schifffahrt Großbritanniens im Jahre 1861.

(Hauptbericht des Preußischen General-Konsulats zu London.)

I.

Vielleicht giebt es in der Finanzgeschichte Englands keine Epoche, welche die Aufmerksamkeit der Staatsmänner aller Farben so in Anspruch nahm, wie das Jahr 1861. Nachdem die vollständige Aufhebung aller Schutzzölle in vollster Konsequenz durchgeführt und die Eingangsabgaben lediglich auf Finanzzölle auf wenige bestimmte Artikel, nämlich: Thee, Kaffee, Zucker, Tabak, Spirituosa und deren Surrogate reduzirt und durch den Vertrag mit Frankreich diese tief eingreifende Reform besiegelt war, wurde schließlich noch die Papiersteuer abgeschafft, und somit war die Zollfreiheit wahrhaft und vollständig ins Leben getreten. Auf der anderen Seite mußte die Amerikanische Situation sich als eine Quelle ernsthafter Verlegenheiten für England erweisen. Man berücksichtige nur, daß die Baumwollen-Industrie über drei Millionen Menschen in England das Brod giebt, und daß der Süden von Amerika die Hauptquelle für das Rohmaterial war und bleibt. Ebenso unleugbar bildet Nordamerika eine reiche Kornkammer für England; weisen doch die statistischen Tabellen für das Jahr 1861 eine Einfuhr von 2,534,951 Quarter Weizen und 3,858,562 Ctr. Mehl aus den Vereinigten Staaten nach. Dazu gesellte sich der Umstand, daß das Jahr 1860 bekanntlich eine sehr ungenügende Ernte geliefert hatte. Von welcher Bedeutung es für England ist, ob eine gute oder mangelhafte Ernte, ergiebt sich schlagend aus folgenden Thatsachen. England zahlte für Getreide aller Art und Mehl an das Ausland in den Jahren:

1854..........	21¾	Mill. Pfd. Sterl.,
1855..........	17	» »
1856..........	23	» »
1857..........	17½	» »
1858..........	20½	» »

1859..........	18	Mill. Pfd. Sterl.,
1860..........	31¾	» »

das ergiebt für 7 Jahre die enorme Summe von 149½ Mill. oder im Durchschnitt jährlich über 21½ Mill. Pfd. Sterl. Es wurde also im Jahre 1860 zu demselben Zwecke die außerordentliche Summe von 31¾ Mill. Pfd. Sterl. an das Ausland lediglich in Folge der mangelhaften Ernte gezahlt. Diese Zahl drückt indessen noch nicht vollständig die wahre Bedeutung der Mißernte von 1860 aus; es müssen noch die später an das Ausland geleisteten Zahlungen zur Vergleichung gezogen werden. Die amtlichen Berichte weisen nach, daß in den ersten 4 Monaten der Jahre 1859, 1860, 1861 der Werth der Einfuhr 4 Mill., 3¾ Mill. und resp. 9¼ Mill. Pfd. Sterl. betrug, und daß im Jahre 1861 bis ultimo November überhaupt für 32½ Mill. Pfd. Sterl. Getreide eingeführt worden ist.

Zugleich waren die Baumwollenpreise für das Rohmaterial von 8 auf 12 Pence per Pfd. gestiegen. Kaum war eine schwierigere Kombination für die Finanzlage Englands denkbar, als die welche sich so durch die mangelhafte Ernte, unzureichende Baumwollenzufuhr und erhöhte Rohmaterialpreise in Folge der Amerikanischen Spaltung entwickelt hatte. Ebenso empfindlich hatte sich der Geldmarkt gestaltet, im Anfange des Jahres hielt man es für unzweifelhaft, daß alles Gold nach Amerika abfließen werde; wie aber steht es nun Ende 1861 in Wirklichkeit? Das Gegentheil jener Befürchtung ist eingetreten; der Metallvorrath der Bank von England hat um 24 pCt. zugenommen und ist größer als er nach dem Durchschnitts-Standpunkt während der letzten 15 Jahre war.

Ungeachtet des bedeutenden Ausfalles in der Baumwollenzufuhr und der daraus hervorgegangenen ansehnlichen Preissteigerung, in Folge welcher die Fabrikation wesentlich hat beschränkt werden müssen, hat man dennoch, selbst im Winter, nicht nöthig gehabt, zu außerordentlichen Mitteln zu schreiten, noch hat man von irgend welchen wesentlichen Zahlungseinstellungen gehört.

Lage des Staatshaushalts.

Nach diesen kurzen Hindeutungen auf die Hauptmomente, welche die Finanzen Englands zu beeinflussen geeignet wären, werfen wir nun einen Blick auf den wirklichen Finanzabschluß. Die gesammten Staatseinnahmen während des Jahres 1861 weisen einen Ausfall von mehr denn drei Millionen Pfd. Sterl. nach und davon kommen auf das letzte Quartal allein etwa 1½ Millionen Pfd. Sterl. Die hauptsächlichsten Mindereinnahmen des Jahres 1861 gegen das Jahr 1860 stellten sich bei folgenden Positionen heraus:

1) in der Accise im letzten Quartal 450,000 Pfd. Sterl.
im ganzen Jahre 908,000 » »

Dieser Ausfall entstand hauptsächlich durch die Aufhebung der Papiersteuer, die in diesem Jahre zur Ausführung kam, sowie durch die Modifikation der Malzabgabe.

2) Ein bedeutender Ausfall ergab sich an der Einkommensteuer, derselbe betrug im letzten Quartal
1,100,000 Pfd. Sterl.
im ganzen Jahre .... 2,939,816 » »

Dieser Unterschied erklärt sich einfach aus der Herabsetzung der Steuer selbst.

3) Endlich weisen die vermischten Einnahmen eine Differenz von 537,256 Pfd. Sterl. nach. Der Hauptbetrag in diesem Minus kommt daher, daß im Vorjahr Spanien auf eine alte Schuld 500,000 Pfd. Sterl. abzahlte.

Dagegen wies derselbe Abschluß folgende Zugänge gegen das Jahr 1860 nach:

1) an Stempelabgaben im letzten Quartal 62,000 Pfd. Sterl.
im ganzen Jahre 202,912 » »
2) an Zolleinnahmen im letzten Quartal 280,000 » »
im ganzen Jahre 741,605 » »
3) an Postgefällen im letzten Quartal 3,000 » »
im ganzen Jahre 80,000 » »

Die Gesammtdifferenz der Einnahmen und Ausgaben im Jahre 1861 gegen das Jahr 1860 stellt sich daher auf eine Mindereinnahme von 3,363,644 Pfd. Sterl. und zieht man davon die Ermäßigung der Einkommensteuer ab, so reduzirt sich die Differenz in der That auf ein Minimum und das unleugbare Resultat ist, daß die Finanzverwaltung ungeachtet der Zollaufhebung, der Mißernte, der amerikanischen Wirren, ein befriedigendes Resultat geliefert hat.

Die Bruttoerträge aller Staatsrevenuen betrugen in den Jahren

	1860 Pfd. Strl.	1861 Pfd. Strl.
An Zöllen	23,032,395	23,774,000
» Accisen	19,069,000	18,161,000
» Stempel	8,285,258	8,488,170
» Steuer	3,126,000	3,119,000
» Einkommensteuer	12,901,816	9,962,000
» Postrevenüen	3,420,000	3,500,000
von Kronländereien	289,558	293,479
an verschiedenen Einnahmen	1,843,458	1,306,202
Gesammtsumme	71,967,485	68,603,851

Die Minder- und resp. Mehreinnahmen stellen sich demnach bei Vergleichung der beiden Jahre 1860 und 1861 dahin:

	1860 Zuwachs. Pfd. Strl.	1861 Ausfall. Pfd. Strl.
An Zöllen	741,605	—
» Accisen	—	908,000
» Stempel	202,912	—
» Steuer	—	7,000
» Einkommensteuer	—	2,939,816
» Postrevenüen	80,000	—
» Kronländer-Einnahmen	3,911	—
» verschiedenen Einnahmen	—	537,256
Gesammtsumme	1,028,428	4,392,072

also eine Gesammt-Mindereinnahme von 3,363,644 Pfd. Sterl.

Chronologische Uebersicht.

Es wird nicht unangemessen sein, die wichtigsten Ereignisse, durch welche im verflossenen Jahre die Handels- und Finanzwelt mehr oder minder berührt wurden, hier zusammenzustellen. Am 1. Januar 1861 standen Consols 92¼, die französische 3prozentige Rente 67 Frs. 40 C.; dabei war der Diskonto der Bank von England 6 pCt. und derjenige der Bank von Frankreich 4½ pCt., doch wurde letzterer schon am 2. Januar auf 5½ pCt. erhöht. Die Nachrichten von den Spaltungen in Amerika, die das Einstellen aller Geschäfte im Süden und zahllose Bankerotte in New-York zur Folge hatten, übten auf den Verkehr den empfindlichsten Einfluß. Den 7. Januar erhöhte die Bank von England den Diskonto auf 7 pCt. in Folge des Metallabflusses nach Amerika. Aus der Ostsee wurden um dieselbe Zeit zahlreiche Unglücksfälle gemeldet, meistens in Folge von Belastung des Schiffsdecks. Den 17. Januar trat das erste Falliffement ein und zwar eines bedeutenden Griechischen Hauses; leider war dies der Anfang einer Reihe bedeutender Fallissemente. Der Metallvorrath der Bank von England war seit Anfang des Jahres um 1,131,259 Pfd. Sterl. herabgegangen und Consols standen 91½.

Bekanntlich hat die Bank von England die finanzielle Verwaltung des Staatsschuldenwesens; nach den bisherigen Arrangements bezog die Bank dafür eine Remuneration von 244,883 Pfd. Sterl. Schon seit längerer Zeit waren mit der Bank Verhandlungen angeknüpft, um diese Summe herabzusetzen, die desfallsigen Vorschläge des Schatzkanzlers wurden schließlich den 6. Februar dahin acceptirt, daß die Bank 50,021 Pfd. Sterl. jährliche Reduktion bewilligte, dieses Abkommen aber auf die nächsten 25 Jahre als unabänderlich gelten solle. Die Bank erhöhte den Diskonto acht Tage später auf 8 pCt. Nachdem das hohe Kanzleigericht die Anlegung der gerichtlichen Massen in Bankfonds und Indischer Anleihe genehmigt hatte, hoben sich in Folge mehrfacher Ankäufe von Bankfonds letztere von 232 auf 241.

Bemerkenswerth ist, daß London und Paris um eine und dieselbe Zeit durch enorme Schwindeleien in große Aufregung versetzt wurden. In London machte man die Entdeckung, daß ein Kommis der Kommerzialbank seit Jahren eine systematische Betrügerei an der Bank verübt habe, die sich nun auf einen Verlust von 450,000 Rthlr. herausstellte. In Paris dagegen wurde die Finanzwelt durch die Beschlagnahme der Caisse Générale de Chemins de fer und die Verhaftung ihres Chefs höchlich überrascht.

Ende des Monats erließ das Kanzleigericht ein Verbot gegen das Weiterdrucken der Kossuthnoten; man glaubt, daß für einen Werth von 15 Mill. Pfd. Sterl. in Angriff genommen waren. Am 22. Februar wurde der Zinssatz der Exchequer Bills von 1½ Pce. per Tag auf 2 Pce. per Tag erhöht.

Im Monat März zahlte Dänemark 691,300 Pfd. Sterl. der 5prozentigen Anleihe ab. Ein wichtiger Vertrag kam den 13. März zwischen Großbritannien und der Türkei zu Stande[1]).

Die Bank von Frankreich ermäßigte in diesem Monate den Diskonto auf 6 pCt., die Bank von England am 20. März von 8 auf 7 und am 4. April auf 6 pCt. Die Fondsbörse war Anfangs April durch bedrohliche Gerüchte von Spaltungen zwischen Preußen und Dänemark, sowie zwischen Oesterreich und Italien beunruhigt. Mitte April wurde das von dem Kanzler der Schatzkammer entworfene Budget publizirt und der darin herrschende kühne Geist dieses Staatsmannes ist unverkennbar. Ungeachtet der gewaltigen Zollreform des vorigen Jahres kündigte dieses Budget folgende wichtige Herabsetzung der Einkommensteuer von 10 Pce. auf 9 Pce. per Pfd. Sterl., d. h. von 4⅙ auf 3¾ pCt., Aufhebung der Papiersteuer, dagegen eine Zollerhöhung auf Cichorien von 6 Pfd. Sterl. per Tonne auf 12 Pfd. Sterl.

Indien spielte in manchen Beziehungen eine hervorragende Rolle. Ende Januar wurde die neue Indische Anleihe von 3 Mill. Pfd. Sterl. ausgeschrieben; das Minimal-Angebot war auf 98½ angesetzt, es waren an Offerten überhaupt 6 Mill. Pfd. Sterl. über dem Minimalsatz eingegangen; das niedrigste acceptirte Angebot war 98 Pfd. Sterl. 11 Sh. 4 Pce. und der Durchschnittssatz, zu dem die ganze Anleihe den 8. Februar zum Abschluß kam, betrug 98 Pfd. Sterl. 14 Sh. 5¼ Pce.

In der zweiten Hälfte des Februar liefen die beklagenswerthesten Nachrichten über die in den nördlichen Provinzen Indiens ausgebrochene Hungersnoth ein; die öffentliche Mildthätigkeit wurde mit höchst befriedigendem Erfolge in Anspruch genommen. Später boten die Eisenbahnen das beliebte Mittel zu erheblichen Finanzoperationen; nach den Berichten des Indischen Lokalgouvernements erschienen 22 Mill. Pfd. Sterl. zur Ausführung des Indischen Eisenbahnnetzes nothwendig; davon wurden 15 Mill. als sofort erforderlich bezeichnet, um die in Angriff genommenen Linien in vollständige Thätigkeit zu bringen. Im Juni erschien das in Indien entworfene Budget, das einen muthmaßlichen Ueberschuß von 200,000 Pfd. Sterl. nachwies. In London wurde am 20. Juni das auch den Fremden wohlbekannte stattliche Gebäude der Ostindischen Kompagnie in der City von London unter den Hammer gebracht und für 155,000 Pfd. Sterl. verkauft. Den 1. Juli wurde die neue 5prozentige Indische Anleihe von 4 Mill. Pfd. Sterl. angekündigt; es wurden 21 Mill. offerirt und die Anleihe den 12. Juli definitiv abgeschlossen; das Minimalangebot war auf 98½ festgesetzt und der Abschluß selbst erfolgte der Art, daß das niedrigste acceptirte Gebot 98 Pfd. Sterl. 18 Sh. 6 Pce. war. Ende November wurde die Maßregel des Indischen Gouvernements bekannt, wonach kultivirtes Land der Acker zu 10 Sh. und unkultivirtes zu 5 Sh. verkauft werden sollte.

Durch die Ereignisse in Nord-Amerika wurde der gesammte Europäische Markt und insbesondere der Verkehr mit Großbritannien auf das Empfindlichste berührt. Ein für den Europäischen Handel höchst ungünstiger Vorgang war zunächst die Annahme der Morrillschen Tarif-Bill durch den Kongreß der Vereinigten Staaten. Durch sie wurde — im beklagenswerthen Gegensatz zu den Bestrebungen Englands — ein Zolltarif adoptirt, der beinahe alle Europäischen Fabrikate vom Amerikanischen Markte ausschließt und so auf das längst verurtheilte Prohibitivsystem zurückkommt. Ende April langte die erste Nachricht von dem wirklichen Ausbruch des Bürgerkrieges zwischen dem Süden und Norden an; das nächste Ereigniß von Wichtigkeit war die Niederlage des Nordens bei Bullsrun am 21. Juli. Die Aufregung in Folge der Amerikanischen Wirren erreichte unbedenklich den Kulminationspunkt mit der Nachricht der Gefangennehmung zweier Kommissare des Südens auf einem Englischen Schiffe. Der Krieg mit Amerika schien unvermeidlich; Konsols gingen herab auf 90¾; eine freiwillige Marinereserve wurde aufgerufen, zu der binnen kurzer Zeit 9000 Seeleute sich anmeldeten. Erst das neue Jahr brachte die Palme des Friedens und Beruhigung in die Gemüther, da das Kabinet von Washington die Gefangenen auslieferte und das Geschehene desavouirte.

Es fehlte im verflossenen Jahre nicht an Finanzoperationen im umfangreichsten Maße; außer den bereits erwähnten Indischen Anleihen von 7 Mill. Pfd. Sterl. kamen an der Börse 450,000 Pfd. Sterl. 6prozentige Anleihe für Neu-Seeland; das Mindestgebot war auf 101¼ gesetzt, aber es wurden nur 18,000 Pfd. Sterl. abgenommen.

Ferner 1 Mill. Pfd. Sterl. Victoria-Eisenbahn-Verschreibungen zu 6 pCt.; das Mindestgebot war auf 105¼ gesetzt und der ganze Betrag wurde zu einem unbedeutend

[1]) S. S. 242 d. Bd.

höhern Kourse genommen. 20 Mill. Pfd. Sterl. 5prozentige Italienische Anleihe wurden zu 70½ pCt. in Paris und Turin ausgegeben.

Im Oktober machte die Anleihe der Bank von Frankreich im Betrage von 1 Mill. Pfd. Sterl. gegen Unterpfand bedeutendes Aufsehen; kurz darauf eröffnete sich die Bank von Frankreich bei einigen hiesigen Häusern einen Kredit von 2 Mill. Pfd. Sterl.

250,000 Pfd. Sterl. 7prozentige Obligationen der Havannah und Matanzas Eisenbahn wurden zu 95 pCt. ausgegeben.

100,000 Pfd. Sterl. 6prozentige Ceylon-Obligationen wurden im November zu 104 bis 106 ausgegeben.

200,000 Pfd. Sterl. 6prozentige Obligationen der Kap-Kolonie wurden zu 107⅛ Minimumgebot offerirt, indessen nur 11,000 Pfd. Sterl. gezeichnet. Am 14. November kündigte der Minister Fould das Französische Budget mit einem Defizit von 40 Mill. Pfd. Sterl. an.

Geldmarkt.

Die öffentlichen Fonds waren zuweilen nicht unerheblichen Schwankungen unterworfen, obwohl die Maximaldifferenz während des ganzen Jahres bei den Konsols nur 5⅛ pCt. betragen hat. Im Jahre 1860 hatte sie sich nur auf 3⅝ pCt. belaufen, während sie 1859 auf 8⅝ pCt. kam. Der höchste Kours wurde den 21. November 1861 mit 94¼, der niedrigste dagegen den 25. Juni mit 89⅛ pCt. notirt. Vergleicht man den Anfang des Jahres mit dem Ende desselben, so zeigt sich ein Fall von 1½ pCt. Die Schwankungen in Eisenbahn-Aktien waren natürlich bedeutender, sie betrugen circa 15 pCt.; die mehr spekulativen Papiere gingen um 10 pCt. herab, die andern hielten sich fester.

Der Metallvorrath der Bank von England hat sich wesentlich verbessert. Derselbe betrug zu Anfang des Jahres

1861	12,652,839	Pfd. Sterl.
erreichte den niedrigsten Standpunkt den 23. Januar mit	11,521,580	» »
und hob sich bis ult. Dezember auf	15,755,933	» »
so daß also im Laufe des Jahres	3,103,094	» »

sich als Zuwachs erweisen.

Der Bankdiskonto erlitt im Laufe des Jahres 1860 überhaupt 11 Aenderungen und eben so viel fanden im Jahre 1861 statt. Den 1. Januar betrug derselbe 6 pCt. und stieg innerhalb eines Monats auf 8 pCt.; späterhin fand ein Sinken desselben bis zu 3 pCt. statt, wobei es bis Ende des Jahres blieb.

Die Bank von Frankreich hatte Anfang 1861 einen

Metallvorrath von	14,000,000	Pfd. Strl.
derselbe ging herab im November bis auf	11,380,000	» »
und betrug Ende 1861...........	12,970,000	» »

Von London aus gestaltete sich in dem verflossenen Jahre die Einfuhr und Ausfuhr von Kontanten wie folgt:

Es wurden eingeführt vom 1. Juli bis 31. Dezember 1861

	Gold Pfd. Strl.	Silber Pfd. Strl.	Zusammen Pfd. Strl.
	6,537,754	2,667,412	9,205,166
hierzu die Einfuhr in den ersten sechs Monaten des Jahres 1861	6,112,981	3,830,114	9,943,095
Totaleinfuhr	12,650,735	6,497,526	19,148,261

Ausgeführt sind vom 1. Juli bis 31. Dezember 1861

	Gold Pfd. Strl.	Silber Pfd. Strl.	Zusammen Pfd. Strl.
	3,214,062	3,322,162	6,536,224
hierzu die Ausfuhr in den ersten sechs Monaten des Jahres 1861.....	8,273,911	5,373,593	13,647,504
Totalausfuhr	11,487,973	8,695,755	20,183,728

Versicherungs-Gesellschaften in Großbritannien im Jahre 1861.

Erst durch das Gesetz von 1844 wurde die Bildung von Versicherungs-Gesellschaften bestimmten Vorschriften unterworfen. Von dem Jahre 1844 bis 1861 inkl. wurden überhaupt

Gesellschaften projektirt...........................	599,
Gesellschaften etablirt.............................	267,
es hörten auf zu existiren	246,
amalgamirt	11,
die Geschäfte an andere Gesellschaften übertragen..	144,
vor Gericht zur Liquidation gebracht	49,

Ueberhaupt gaben 97 Gesellschaften das Feuerversicherungsgeschäft auf.

Im Jahre 1861 hörten folgende Gesellschaften auf zu existiren:

Agricultural Cattle Insurance Company,
Bank of Deposit,
British Industry,
English and Irish Church,
English Widows Founds,
Family Endowment,
Kent Mutual,
Life Assurance Treasury,
London and Provincial Provident,
National Assurance Investment,
Professional,
State Fire,
St. George.

Vom September 1860 bis September 1861 wurden überhaupt 19 neue Gesellschaften projektirt und einen wesent-

lichen Anlaß dazu gab das große Feuer in den Speichern in Tooley-street.

Es ist bekannt, daß das Versicherungswesen in England einen wesentlichen national-ökonomischen Faktor bildet, wie sich schon aus dem Umstande ergiebt, daß der Staat an Feuerversicherungs-Abgaben und Stempeln aus dem Versicherungswesen eine Revenue von mehr denn zehn Millionen Thaler bezieht. Freilich darf dabei nicht übersehen werden, daß sich eine äußerst lebhafte Agitation gegen diese Feuerversicherungs-Abgabe entwickelt hat, weil dieselbe in vielen Fällen eine Steuer von 200 pCt. auf die Prämie bildet und namentlich den kleinen Eigenthümer an der Versicherung hindert, dessen ganzes Vermögen häufig in einem kleinen Waarenlager oder Mobiliar besteht. Es hat sich deshalb auch eine weit verbreitete Gesellschaft mit einer namhaften Zahl von Parlaments-Mitgliedern gebildet, um wo nicht Abschaffung, doch eine eingreifende Reform dieser Abgabe zu erwirken und der Schatzkanzler wird sich schwerlich einer solchen Reform länger widersetzen können. Es arbeiteten im Jahre 1861 überhaupt 54 Feuerversicherungs-Gesellschaften im vereinigten Königreiche; das bei diesen Gesellschaften versicherte Eigenthum wird auf 6000 Millionen Thaler geschätzt. Zieht man die Fonds dieser Gesellschaften, das darin steckende Aktienkapital und ferner die verschiedenen Lebensversicherungs-, Seeversicherungs- und andere Versicherungs-Gesellschaften in Betracht, so läßt sich die hohe Bedeutung des Versicherungswesens für die Volkswohlfahrt nicht verkennen. Allein die Zahl der Lebensversicherungs-Gesellschaften, die in dem vereinigten Königreiche ihr Domizil haben, belief sich auf 130. Es läßt sich nicht verkennen, daß diese und ähnliche Gesellschaften mit dem erfreulichsten Erfolge Prinzipien der Sparsamkeit zur Geltung bringen und manche Familie dem Elende entreißen. Auch beschränkt sich die Wirksamkeit dieser Gesellschaften keineswegs auf gewisse Schichten der Gesellschaft; hatte doch der im August verstorbene Herzog von Buckingham sein Leben auf 2 Millionen Thaler versichert. Neben diesen Versicherungs-Gesellschaften bestehen zahllose Spar- und gegenseitige Unterstützungskassen, dazu gehört z. B. der Verein der Forresters, der mehr als 600,000 Mitglieder zählt.

Das Sparkassenwesen hat in vielfacher Beziehung legislative Unterstützung erfahren. Zu den Maßregeln dieser Art gehört das im verflossenen Jahre erlassene Gesetz über die Post-Office-Savings-Bank; das wesentliche Prinzip dieses Gesetzes ist, daß das Gouvernement durch fast alle Postanstalten von Einlegern in die öffentliche Sparkasse die geringsten Summen annimmt. Es ist nicht zu leugnen, daß ein mehr erleichterndes Verfahren für den Sparkassen-Einleger nicht denkbar ist, und hat das Resultat auch den davon gehegten Erwartungen vollkommen entsprochen. Für den Finanzmann ist diese Maßregel insofern von weitgehender Bedeutung, als die fraglichen Gelder ausschließlich in Staatsfonds angelegt werden.

Neben der Lichtseite dieses Zweiges der National-Oekonomie dürfen jedoch die Schatten nicht übersehen werden. Von den oben erwähnten 54 Feuerversicherungs-Gesellschaften hatten über 20 nicht einmal funfzig Millionen Thaler Versicherungssumme, und ist es klar, daß diese nur ein kümmerliches Leben fristen. Haben doch seit dem Jahre 1844 94 Feuerversicherungs-Gesellschaften ihr Geschäft aufgegeben. Aehnlich verhält es sich mit den Lebensversicherungs-Gesellschaften, und gerade das abgewichene Jahr hat einige Schwindelgesellschaften zum Sturze gebracht, welche die mangelhafte Englische Gesetzgebung über das Versicherungswesen recht klar zu Tage legen. Zu diesen bankerott gewordenen Gesellschaften gehören namentlich:

1) Die Life Assurance Treasury; diese Gesellschaft arbeitete auch im Auslande und ihr ungedecktes Defizit betrug 400,000 Rthlr.

2) Die Deposit and National Investment Association ist eines der größten Schwindelinstitute dieser Art, die je existirt haben — auch diese Gesellschaft hatte vielfache Beziehungen im Auslande. Sie bestand seit 1844 und wurde im verflossenen Jahre zur gerichtlichen Liquidation genöthigt, wo sich herausstellte, daß ihre ungedeckte Passivmasse mehr als zwei Millionen Thaler beträgt. Seit 1844 hatte die Direktion falsche Berichte ꝛc. publizirt.

3) Eine Gesellschaft, welche im verflossenen Jahre zur gerichtlichen Liquidation gelangte und die namentlich auch in Deutschland in weiten Kreisen bekannt geworden ist, war ferner die Times-Versicherungsgesellschaft; das desfallsige Dekret wurde den 14. Dezember 1861 erlassen.

Ueberhaupt befanden sich im Jahre 1861 52 Versicherungsgesellschaften wegen Zahlungsunfähigkeit in gerichtlicher Liquidation, und welche enorme Verluste das Publikum durch Schwindel im Versicherungswesen erlitten hat, ist sehr schwer zu bestimmen. Darüber herrscht aber eine Meinung, daß die gegenwärtige Lage der Gesetzgebung solchem Schwindel Thür und Thor öffnet. Es haben daher in der letzten Parlaments-Session verschiedene Mitglieder Vorschläge zur Abhülfe eingebracht; merkwürdigerweise haben aber die Versicherungsgesellschaften — in deren Direktionen eine sehr bedeutende Anzahl von Parlaments-Mitgliedern sitzen — es selbst verhindert, daß irgend ein Resultat erzielt wurde, und es müssen daher die Englischen Versicherungsgesellschaften mit der allergrößten Vorsicht behandelt werden.

Kreditverhältnisse.

Es kann nicht auffallen, daß in einer Bevölkerung, die vorzugsweise kommerziellen Unternehmungen ihre Aufmerksamkeit schenkt, der Spekulationsgeist nicht immer das Richtige trifft und daß demselben ein gewisser Spielraum zuge-

standen werden muß, ohne daß deshalb das Fehlschlagen eines Unternehmens ohne Weiteres in die Kategorie des Betrugs oder Schwindels verwiesen werden kann. Dennoch kann die Warnung, die oben in Betreff der Versicherungsgesellschaften ausgesprochen ist, nicht ernst genug für alle Branchen des Verkehrs in England wiederholt werden. So tauchten im Laufe des Jahres z. B. 65 neue Gesellschaften auf, die die heterogensten Gegenstände zu exploitiren ankündigten, deren Nominal-Kapital auf mehr als 11 Millionen Pfund Sterling angegeben wurde. Es bedarf wohl kaum der Erwähnung, daß nur ein unbedeutendes Minimum dieser Gesellschaften sich eine reelle Existenz sicherte, während die übrigen in mehr oder minder vorgerückten Stadien die Betheiligten nur in Verlust brachten. Die Unternehmer solcher Spekulations-Gesellschaften kennen natürlich für ihre Wirksamkeit in keiner Weise irgend welche Schranken, sie fangen die Leichtgläubigen überall, wo sie nur die geringste Hoffnung auf Erfolg haben. Es ist eine feststehende Thatsache, daß ein gewisses Vorurtheil für Englische Kreditverhältnisse auf dem Kontinente den Industrierittern darin herrlich zu Hülfe kommt und fortgesetzt Klagen über die härtesten Verluste kund werden, die ihren Ursprung lediglich in Unvorsichtigkeit und Leichtgläubigkeit haben. Die Zahl der Bankerotte im verflossenen Jahre war ziemlich ansehnlich; um nur die bedeutenderen, d. h. diejenigen, wo die Passiva zwischen 60,000 und 4 Millionen Thalern schwankten, hervorzuheben, bemerken wir, daß deren Zahl über 60 war, darunter befanden sich 5 Banken und mehr als 20 nicht Englische Häuser, namentlich Griechische; die Passiv-Massen belaufen sich auf circa 6 Millionen Pfund Sterling. Dies möchte man die Schattenseite des großen Verkehrs nennen, daneben besteht aber ein kleiner Schwindel, der den absichtlichen böswilligen Betrug umfaßt und dieser äußert sich vorzugsweise in zweierlei Formen. Zunächst sind es in der Regel mehrere Schwindler, die sich zu solchen Operationen vereinigen und die Sache dann gehörig organisirt betreiben; der Eine bildet die Referenz für den Anderen, Namen, Firmen und Rollen werden nach Bedürfniß schnell vertauscht und die Sache ist fertig. Die eine Operation besteht im Bestellen von Waaren auf dem Kontinente, in der äußeren Form ganz geschäftsmäßig gehaltene Briefe, vielleicht mit Referenzen auf notorisch gute Häuser; es werden Bestellungen gegen baar aufgegeben, das erste, das zweite Geschäft wird prompt abgewickelt, ja dieses Haus selbst wird schnell bei 10—20 Anderen als Referenz bezeichnet; die Antwort kann nicht anders lauten, als daß die bisherigen Geschäfte prompt abgewickelt wurden; wer würde mit einem solchen Hause nicht mit Vergnügen arbeiten — es ist ja Englisches Geschäft. So sind in Zeit von 3 bis 6 Monaten 5- bis 10,000 Pfund Sterling Waaren zusammengeschwindelt. Die Wechsel werden diskontirt — aber siehe da, wenn der Notar den Wechsel präsentiren und protestiren will, so ist eine solche Firma gar nicht zu finden, in irgend einem kleinen Hinterstübchen hat sich einige Male Jemand sehen lassen, der Briefe unter dieser oder jener Adresse in Empfang genommen hat. Das ist die ganze Spur des Schwindelgeschäfts, und es wird klar, daß nur eine schlau ersonnene Betrügerei stattgefunden. Ganz ähnlich sind die Operationen mit verfälschten Wechseln; die Firmen wohlbekannter Häuser werden nachgeahmt, ja vielleicht mit einer geringen Aenderung von den Schwindlern selbst angenommen, da das Englische Gesetz es gestattet, beliebige Firmen anzunehmen, ohne daß irgend eine Kontrolle existirte. Die Betrügereien, die in dieser Weise auf dem Kontinente, namentlich auch in Deutschland, im Laufe des letzten Jahres verübt worden sind, belaufen sich auf höchst bedeutende Summen, ja die Frechheit ging in einem Falle so weit, daß ein Bankerotteur, der in einem Schuldgefängniß saß, vom Schuldgefängniß aus die Bestellungen machte, die von Leichtgläubigen auf dem Kontinente auch prompt ausgeführt wurden; der Betrüger erhielt in diesem Falle Zuchthausstrafe, allein der Gläubiger verlor seine Waare, die längst gegen eine Kleinigkeit verschwindelt war. Es ist doppelt beklagenswerth, daß häufig Deutsche sich bei diesem Schwindel betheiligen und durch ihre Bekanntschaft mit Lokal- und Personalverhältnissen um so leichter ihre Pläne ausführen. Es muß daher auf das Allerdringendste gewarnt werden, nicht nach England Waaren oder Kredit zu geben, ohne daß man sich bei zuverlässigen Handlungshäusern vollständig befriedigende Auskunft über die Kreditverhältnisse eines Bestellers gemacht hat. Unzählige Klagen mußten unberücksichtigt zurückgenommen werden, weil das Geschäft lediglich als Krediterthellung betrachtet werden mußte.

Getreide.

Die Weizenernte des Jahres 1861 wird auf ¾ einer Durchschnittsernte angenommen, d. h. auf 15 Mill. Quarter; rechnet man dazu wegen der Vorzüglichkeit an Gewicht und Qualität 7½ pCt. oder 1,125,000 Quarter, und die Vorräthe an fremden Weizen mit 1 Mill. Quarter, so giebt das einen Gesammtbetrag von 17,125,000 Quarter. Wird nun der Jahreskonsum zu 25 Mill. Quarter angenommen, so ergiebt sich ein Manko von 7,875,000 Quarter. Dies Manko steigert sich noch durch die Ausfuhr nach Frankreich, die sich auf 1 Mill. Quarter annehmen läßt. Es würden daher überhaupt 8,875,000 Quarter herbeizuschaffen sein; nun beträgt aber die Einfuhr an Brodfrüchten seit 1. September v. J. etwa 3½ Mill. Quarter, so daß überhaupt noch etwa 5½ Mill. Quarter bis zur Ernte gebraucht werden. Die übrigen Cerealien waren reichlich vorhanden, auch ist eine gute Quantität Englischen Weizen auf dem Lager. Italien hatte keine besondere Maisernte und in Irland waren die Kartoffeln keineswegs ergiebig. Amerika dagegen hatte guten Vorrath

an Mais. Sollten in den Monaten Mai und Juni Sonnenschein und warmes Wetter ihren günstigen Einfluß ausüben, so werden die Aussichten auf eine ergiebige Ernte sehr befriedigend sein. Man kann daher die Lage des Marktes in dieser Beziehung am Schlusse des Jahres 1861, abgesehen von den ungünstigen politischen Konstellationen, im Allgemeinen als befriedigend bezeichnen. In der letzten Zeit war das Wetter ein durchaus günstiges, und die Feldarbeiten gingen bestens von Statten. Die Landwirthe haben sich hauptsächlich der Weizenkultur gewidmet, weil sie sich unter den obwaltenden Verhältnissen davon die besten Preise versprechen. Inzwischen verhalten Käufer und Verkäufer sich möglichst ruhig, um eine Entwickelung der Amerikanischen Wirren in einer oder der anderen Richtung abzuwarten. Viele bezweifeln, ob noch ansehnliche Vorräthe in Amerika vorhanden sind und ob überhaupt noch bedeutende Sendungen hierher gelangen werden; natürlich ist davon der Preis wesentlich abhängig, ganz abgesehen, ob der Friede erhalten wird. Die junge Saat kann kaum besser stehen; was früh gesäet worden, ist stark von gesundem dunkelgrünen Ansehen und giebt allen Anschein auf gute Frucht.

In Sommerfrüchten ist keine bedeutende Ernte zu erwarten; nur Gerste mag eine Ausnahme machen, weil der Artikel nächst Weizen die günstigsten Aussichten hat. Hafer wird in Schweden und Rußland in solchen Quantitäten gewonnen, daß derselbe in übereinstimmender Qualität für den Preis hier nicht produzirt werden kann. Die letzte Ernte in England hatte mehr Hafer als gewöhnlich aufzuweisen und obwohl erster Qualität, so waren verhältnißmäßig nicht so vortheilhafte Preise zu erlangen, wie für Gerste und Weizen. Es wird jetzt wenig abgegeben, denn bei der reichlichen Einfuhr in die Metropole ist kein Vortheil zu erzielen. Gerste ist in größeren Quantitäten noch neuerdings auf den Markt gekommen und hat sich im Preise dennoch gut erhalten. Die Brauer scheinen darauf Bedacht zu nehmen, sich mit bester Qualität zu ihren Zwecken zu versorgen. Grasmangel hat die Preise aller Surrogate von Viehfutter ziemlich in die Höhe gebracht; die scharfen Nachtfröste haben dem jungen Gras mitunter geschadet.

Nach amtlichen Tabellen des Königl. Großbritannischen Handelsamtes wurden zum Eingange verzollt:

	1859	1860	1861
	Quarter.	Quarter.	Quarter.
Weizen von Rußland	893,383	1,309,029	1,047,436
„ Preußen	774,217	1,155,192	1,033,058
„ Dänemark	305,280	265,408	229,468
„ Mecklenburg	121,363	170,132	122,351
„ den Hansestädten	86,152	175,416	216,350
„ Frankreich	1,102,235	553,307	182,279
„ der Türkei, Wallachei und Moldau	73,899	164,352	231,382
„ Egypten	378,831	198,725	842,310
„ Amerika	37,344	1,506,413	2,534,951
„ anderen Ländern	250,874	408,208	1,027,260
Total	4,023,578	5,906,181	6,966,845
Gerste	1,742,066	2,122,021	1,405,981
Hafer	1,709,197	2,308,284	1,875,574
Erbsen	157,454	317,531	402,932
Bohnen	346,097	440,865	564,478
Indisches Korn oder Mais	1,321,633	1,855,660	3,106,595
	Cwt.	Cwt.	Cwt.
Weizenmehl von den Hansestädten	237,219	271,782	281,901
„ Frankreich	2,717,070	1,758,109	461,387
„ Amerika	218,123	2,294,470	3,858,562
„ anderen Ländern	182,389	814,892	1,632,429
Total	3,354,801	5,139,253	6,234,279
Indisches Mehl	2,449	7,625	9,618
Kartoffeln	588,910	560,762	385,446

Die Zollbrutto-Einnahme betrug auf fremdes Getreide:

	1859	1860	1861
	Pfd. Strl.	Pfd. Strl.	Pfd. Strl.
Weizen	201,182	295,313	348,348
Gerste	87,105	106,103	70,301
Hafer	85,461	115,416	93,780
Bohnen	7,892	15,877	20,147
Erbsen	17,305	22,044	28,224
Indisches Getreide oder Mais	66,082	92,783	155,331
Weizenmehl	62,905	96,363	116,898
Andere Arten Körner und Mehl	4,968	7,145	4,605
Total	532,900	751,044	837,684

Leinen.

Auf das Leinengeschäft haben die ungünstigen Verhältnisse des verflossenen Jahres sehr nachtheilig eingewirkt; fast zu keiner Zeit im Laufe desselben war ein Aufschwung zu spüren und so schloß dasselbe denn auch in vollständiger Stokkung. Die Ausfuhr betrug:

	1859	1860	1861
	Pfd. Strl.	Pfd. Strl.	Pfd. Strl.
An Zwirnspitzen und Zwirn	3,668	11,689	2,738
„ Zwirn	290,672	339,861	269,778
„ Band u. s. w.	10,221	18,495	10,633
Leinentücher aller Art:			
nach den Hansestädten	252,569	302,224	299,927
„ Amerika	1,988,514	1,893,427	642,696
„ Cuba	316,607	341,441	293,720
„ St. Thomas	89,105	107,373	109,989
„ Brasilien	226,984	213,622	206,794
„ Britisch Westindien	86,427	110,939	108,547
„ Britisch Ostindien	94,860	95,069	126,580
„ Australien	137,068	97,132	172,341
„ anderen Ländern	1,107,892	1,273,631	1,615,302
Total Werth	4,300,026	4,434,858	3,575,896
Leinengarn nach den Hansestädten	576,994	603,104	431,515
„ Holland	156,718	167,744	142,924
„ Belgien	92,600	74,812	73,236
„ Spanien u. Canarien	357,807	448,277	458,142
„ anderen Ländern	490,483	507,335	509,983
Total Werth	1,674,602	1,801,272	1,615,800

Die Einfuhr an Rohstoffen betrug:

	1859	1860	1861
	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Flachs von Rußland und Preußen .	1,167,297	1,143,516	1,031,044
„ Holland	88,589	148,839	123,404
„ Belgien	99,421	125,474	130,216
„ anderen Ländern	76,730	46,981	49,015
Total	1,432,037	1,464,810	1,333,679
Hanf von Rußland	731,661	597,610	480,339
„ Oesterreich	106,404	96,935	67,983
„ Britisch Ostindien	51,012	16,570	19,514
„ den Philippinischen Inseln	172,577	69,629	212,743
„ anderen Ländern	26,595	6,539	11,475
Total	1,088,249	787,283	792,054

Es erhellt aus obiger Aufstellung, daß die Ausfuhr von Leinenwaaren eine wesentliche Abnahme erlitten hat, und zwar namentlich die nach Amerika; die Ausfuhr nach Indien und Australien hat dagegen zugenommen. Mit Frankreich war das Geschäft nicht von solcher Bedeutung, daß sich daraus gehörig begründete Folgerungen über die Wirkungen des Handelsvertrages ziehen ließen. So weit es möglich ist, aus der kurzen Zeit, seitdem der Vertrag in Wirksamkeit getreten ist, ein Urtheil zu fällen, läßt sich nicht leugnen, daß der Verkehr sich vortheilhaft gestaltete. Ein vermehrter Absatz des Fabrikats erfordert größere Zufuhr von Rohmaterial, d. i. Flachs; leider ist dieselbe nicht eingetreten, im Gegentheil geht aus den desfallsigen Nachweisen hervor, daß die Zufuhr gegen früher geringer war. Im Herbst kamen Proben aus Kanada an, die den Beweis lieferten, daß Flachs dort mit gutem Erfolg gebaut werden kann. Man hatte gehofft, daß auch von Dundee aus ermunternde Versuche in dieser Richtung gemacht werden würden; das war indessen nicht der Fall. In Kanada hat man jedoch die Sache nicht länger liegen lassen, und ist nur zu wünschen, daß die Bemühungen, diese neue Kultur zu heben, in keiner Weise Unterbrechungen leiden mögen. Die Zolltarife der verschiedenen Länder haben in dieser Branche mancherlei Aenderungen erlitten, namentlich der Französische und der Nordamerikanische, beide aber in entgegengesetzter Richtung.

Gesetzgebung.

Betriebs-Reglement für die Preußischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen.

(Nach dem amtlichen Abdruck.)

Allgemeine Bestimmungen.

I.

Jede der oben bezeichneten Eisenbahnen übernimmt nach Maßgabe der Transportbedingungen dieses Reglements die Beförderung von Personen und Gütern aller Art, so weit ihre regelmäßigen Transportmittel zur Ausführung des Transports genügen.

II.

Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal ist zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gegen das Publikum angewiesen, und hat sich innerhalb der ihm angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu bezeigen.

Dasselbe hat die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für solche vom Publikum ein Geschenk anzunehmen.

Dem Dienstpersonal ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum verboten.

III.

Den Anordnungen des in Uniform befindlichen oder mit Dienstabzeichen versehenen Dienstpersonals ist das Publikum Folge zu leisten verbunden.

IV.

Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem Dienstpersonal entscheidet auf den Stationen der Stations-Vorsteher, während der Fahrt der Zugführer.

V.

Beschwerden können bei den Dienst-Vorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht werden; sie können auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung wird auf alle Beschwerden antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnortes des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden über einen Dienstthuenden müssen dessen thunlichst genaue Bezeichnung nach dem Namen, der Nummer oder einem Uniform-Merkmale enthalten.

VI.

Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme der dazu durch besondere Vorschriften befugten Personen, untersagt.

VII.

Als Zahlungsmittel wird überall auch das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Cours besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, zu dem bei jeder Expedition durch Anschlag festgesetzten Course angenommen, insoweit dieser Annahme ein gesetzliches Verbot überhaupt nicht entgegensteht.

VIII.

In den Wagen oder im örtlichen Bezirke der Eisenbahn zurückgelassene und von dem Auffinder an die Verwaltung abgelieferte Gegenstände, desgleichen nicht abgeholtes Reisegepäck und lagernde Frachtgüter, deren Eigenthümer nicht mehr zu ermitteln, werden ein Jahr lang ohne Garantie der Verwaltung aufbewahrt, um dem sich meldenden Empfangsberechtigten gegen genügende Legitimation und Entrichtung der darauf lastenden Gebühren und Auslagen zurückgegeben zu werden.

Sind dergleichen Gegenstände, Gepäckstücke und Frachtgüter innerhalb der einjährigen Frist nicht reklamirt worden, so wird angenommen, daß der Eigenthümer, resp. Empfangsberechtigte auf die Wiedererlangung derselben keinen Anspruch machen will und mit deren Veräußerung durch die Eisenbahn-Verwaltung zu Gunsten der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse der Eisenbahn einverstanden ist.

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, werden best-

möglichst verkauft, sobald deren Verderben zu befürchten steht. Der Erlös wird bis zum Ablauf der einjährigen Frist aufbewahrt.

Besondere Bestimmungen.

A. Für die Beförderung von Gütern.

Für den Lokal-Güter-Verkehr, sowie für den, nicht durch anderweite Verbands-Reglements geregelten Verbands-Güter-Verkehr der Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen untereinander gilt das nachstehend abgedruckte Reglement für den Vereins-Güter-Verkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mit den in lateinischer Schrift beigefügten Zusatz-Bestimmungen als besonderes Reglement.

§. 1.

Anwendbarkeit des Reglements.

Jede zum Verein gehörende Eisenbahn übernimmt unter den Bedingungen dieses Reglements den Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es Behufs des Ueberganges der Güter von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungs-Adresse bedarf.

Auf Reisegepäck, Vieh und Equipagen findet dieses Reglement keine Anwendung.

Für den Lokalverkehr (inneren Verkehr, Binnenverkehr), d. h. für den Verkehr zwischen den an der eigenen Bahn belegenen Orten und für den Verbandverkehr, d. h. für den Verkehr zwischen den, an verschiedenen, zu einem Verbande zusammengetretenen Eisenbahnen belegenen Orten, gelten die besonderen Reglements der betreffenden Bahn, beziehungsweise des betreffenden Verbandes. (Siehe Eingang.)

§. 2.

Uebernahme der Güter.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nach ihrem Ermessen nicht zweckmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur nach dem Ermessen der Eisenbahn eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt.

§. 3.

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

Dokumente, Gold- und Silberbarren, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen, Platina, baare Gelder, Gemälde und andere Kunstgegenstände sind von der Beförderung im Vereinsverkehre durchweg ausgeschlossen.

Auch die vorstehend benannten Gegenstände werden, soweit sie nicht postzwangspflichtig sind, zur Beförderung angenommen.

Welche sonstigen Gegenstände auf einzelnen Verkehrsstrecken von der Beförderung ausgeschlossen sind, wird öffentlich bekannt gemacht.

I. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

A. Ueberhaupt.

1. Alle solche Gegenstände, deren Beschaffenheit in Form, Umfang oder Gewicht nach dem Urtheile des expedirenden Beamten den Transport mit den Eisenbahnzügen nicht zulässt.
2. Alle postzwangspflichtigen Gegenstände.
3. Alle feuergefährlichen Gegenstände, als: geladene Gewehre, Schiesspulver, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, sowie überhaupt alle der Selbstentzündung und Explosion leicht unterworfenen Gegenstände, mit Ausnahme der unter II. 2 bis 7 bedingungsweise zugelassenen.

B. Als Eilgut (§. 11).

Alle Gegenstände, deren Beschaffenheit in Form, Umfang oder Gewicht nach dem Urtheile des expedirenden Beamten den Transport mit den Personenzügen nicht zulässt.

II. Folgende Gegenstände werden nur unter nachstehenden Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Gegenstände, von denen das einzelne Stück oder Collo über 15 Ctr. wiegt, oder deren Dimensionen den Raum eines Wagens überschreiten, oder endlich solche Gegenstände, welche nach dem Tarife zu ermässigten Frachtsätzen befördert werden, sind von dem Versender resp. Empfänger auf- und abzuladen, soweit die Eisenbahn-Verwaltung dies nicht freiwillig selbst übernimmt.
2. Concentrirte Mineralsäure wird nur in Ballons zur Beförderung angenommen, welche in einem besonderen Gefässe, wozu auch geflochtene Körbe dienen können, wohl verpackt sind. Die Körbe oder Kisten, in denen sich die Ballons befinden, müssen mit Handgriffen zum bequemen Verladen versehen sein. Mehr als $1\frac{1}{2}$ Ctr. schwere Colli können zurückgewiesen werden.
3. Chlorsaures Cali muss sorgfältig in Papier verpackt und die Packete müssen in hölzernen Fässern oder Kisten eingeschlossen sein.
4. Naphtha, Aether und ätherische Oele dürfen nur in doppelten Verschlüssen und zwar dergestalt zur Versendung kommen, dass die gläsernen Flaschen, in denen sich die Stoffe befinden, in Blechbüchsen mit Kleie oder Sägemehl eingelegt sind.
5. Streichzündwaaren müssen in Behältnissen von starkem Eisenblech oder mindestens in sehr festen, mit Papier verklebten hölzernen Kisten von höchtens 40 Kubikfuss dergestalt sorgfältig und fest verpackt sein, dass der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist.

   Die Kisten sind äusserlich deutlich mit »Streichzünder enthaltend« zu bezeichnen.
6. Phosphor muss, mit Wasser umgeben, in verlöthete Blechbüchsen gefüllt sein, welche nicht über 12 Pfd. fassen.

   Die Blechbüchsen müssen in starken Kisten mit Sägemehl fest verpackt, die Kisten gehörig in starke Leinwand emballirt sein, an zwei ihrer oberen Kanten

starke Handhaben besitzen und nicht mehr als 180 Pfd. Zollgewicht haben, auch mit dem Zeichen »Oben« versehen sein.

7. Gefettete Wollen und Garne, gefettete wollene und baumwollene Garn-Abfälle und überhaupt alle derartige der Selbstentzündung unterworfene gefettete Gegenstände, namentlich auch die sogenannte Mungo- und Schoddy-Wolle werden nur mit Güterzügen und in offenen Wagen befördert.

8. Gebrannter Kalk wird unverpackt nur gedeckt zur Beförderung angenommen und hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Deckung selbst zu besorgen.

9. Unverpacktes Heu, Rohr und Stroh, sowie unverpackte Holzkohle werden nur in bedeckten Wagen und wenn ausserdem Versender, resp. Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen, zum Transport zugelassen.

Die unter 2 bis 7 aufgeführten Gegenstände werden, sofern sie nicht volle Wagenladungen bilden, oder sofern für dieselben nicht die Fracht einer Wagenladung bezahlt wird, nur an bestimmten, öffentlich bekannt gemachten Tagen des Monats zur Beförderung angenommen.

Wer die wegen ihrer Gefährlichkeit von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zu derselben zugelassenen Gegenstände unter falscher Declaration zur Beförderung aufgiebt, verfällt in die durch die Criminal-Gesetze und Polizei-Verordnungen angedrohten Strafen und haftet ausserdem für allen entstehenden Schaden.

§. 4.

Abschluß des Frachtvertrages.

Der Fracht-Vertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes Seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditions-Stempels Seitens der Expedition der Absende-Station geschlossen. Die Aufdrückung des Expeditions-Stempels erfolgt erst nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe deklarirten Gutes. Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

§. 5.

Frachtbriefe.

Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahn-Verwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür die folgenden einzelnen Bestimmungen:

1. Der nach §. 4 abgestempelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahn-Verwaltung und dem Absender, jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichtes oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn. Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation (§. 4), welcher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein maßgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken. Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Bestimmungen dieses Reglements abweichende Vorschriften enthalten, kann verweigert werden. Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen nicht angenommen.

2. In dem Frachtbriefe sind die Güter, nachdem Ort und Datum der Frachtbrief-Ausstellung angegeben worden, nach Zeichen, Nummer, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Colli), die Güter aber, welche nach den besonderen Vorschriften der annehmenden Eisenbahn nicht nach Gewicht angenommen werden, nach dem Inhalte dieser Vorschriften deutlich und richtig zu bezeichnen.

Die Eisenbahn-Verwaltung kann verlangen, dass diejenigen Güter, für welche nach Inhalt des Tarifs die Fracht unter Zugrundelegung von Normalgewichten berechnet wird, nicht nach dem Gewicht, sondern nur nach derjenigen Maass-Einheit aufgegeben werden, für welche der Tarif das Normalgewicht angiebt.

Der Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders und die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsorts enthalten.

Statt der Unterschrift des Absenders wird auch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Namens im Frachtbriefe zugelassen. Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so muss die Adresse im Frachtbriefe den Transportweg bestimmt angeben. Ist dies nicht der Fall, so wählt die Versandt-Expedition auf Gefahr des Versenders denjenigen Weg, der ihr am zweckmässigsten erscheint.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Colli müssen mit den desfallsigen Angaben im Frachtbriefe genau übereinstimmen.

3. Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen. Die Eisenbahn-Expedition ist befugt, die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten, oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen, zu prüfen und verifiziren zu lassen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhaltes kann eine jede Eisenbahn, außer der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte, eine Conventionalstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Vorschriften erheben.

Die Conventionalstrafe wird auf den doppelten Betrag der vorenthaltenen Frachtgebühr festgesetzt.

4. Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, sofern nicht die besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen die Ausstellung eigener »Aufnahmsscheine« gestatten, zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eins ihm von der Eisenbahn-Expedition mit der Bezeichnung »Duplikat« vollzogen zurückgegeben wird.

Dieses Duplikat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines.

5. Die Ausstellung von Ladescheinen findet nicht statt.

6. Bei Versendungen von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen sind, soll der Versender wegen des Weitertransports auf dem Frachtbriefe die Eisenbahn-Station bezeichnen,

von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat (cfr. §§. 16 und 20).

7. Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlagen A. und B. vorgeschrieben und auf den betreffenden Vereins-Stationen käuflich zu haben.

Frachtbrief-Formulare sind auf allen Stationen zu den im Tarife angezeigten Preisen käuflich zu haben.

§. 6.

Zoll- und Steuer-Vorschriften.

Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich. Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmäßigen Deklarationen und Legitimations-Papiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln, und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmäßig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschießen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn ist durch einen solcherstalt gestellten Antrag nicht verpflichtet, die Vermittelung zu übernehmen, und ist befugt, dieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist.

Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie in dem gegebenen Falle gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, daß er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlaßt, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet.

Würde die Eisenbahn die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zollamtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeklaration zulässige Zollstelle übernehmen, so ist beziehungsweise Absender und Empfänger für alle Schäden und Nachtheile gegen die Eisenbahn verantwortlich und regreßpflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versäumnissen der Frachtbrief-Deklaration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Maßgabe der Deklaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zoll-Deklaration erwachsen möchten.

§. 7.

Berechnung der Frachtgelder.

So lange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publizirt sind, wird die Fracht nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen, beziehungsweise der Verbände zusammenzustoßenden Beträgen berechnet. Außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütigung, für Ueberlieferung, Umexpedition und etwaige Umladung, darf nichts erhoben werden. Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangs-Abgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparaturkosten an den Gütern, welche diese in Folge ihrer eigenen äußeren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transportes bedingen) sind zu ersetzen.

Wenn einzelne Eisenbahnen die Güter von der Behausung des Absenders abholen, aus Schiffen löschen lassen, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w. bringen lassen, so sind auch die aus den Tarifen zu ersehenden Vergütigungen hierfür zu ersetzen.

Die Fracht wird nach Zollgewicht (den Centner zu 100 Pfund gleich 50 Kilogramm), bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittelung übernommen werden, nach Maßgabe der darüber in den Tarifen und besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen, nach Tragkraft der Wagen oder nach Raum-Inhalt oder Raum-Maß berechnet. Die Ermittelung des Gewichts geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normalsätzen.

Sendungen unter einem halben Centner werden höchstens für einen halben Centner, das darüber hinausgehende Gewicht wird nach Zehntel-Centnern berechnet, so daß jedes angefangene Zehntel für ein volles Zehntel gilt. Durch diese Gewichts-Berechnung soll jedoch die Erhebung der in den Tarifen einzelner Eisenbahnen vorgeschriebenen Minimalbeträge des Frachtgeldes nicht ausgeschlossen werden.

Dem Aufgeber wird überlassen, bei der Feststellung des Gewichtes gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung Seitens der Eisenbahn-Verwaltung bereits erfolgt ist und vor der Verladung der Güter, eine anderweite Ermittelung des Gewichts in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so hat er dafür ein im Tarife bestimmtes Wägegeld zu entrichten.

Alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände desselben Frachtsatzes bilden eine Abfertigungs-Position zur Berechnung des Frachtgeldes. Verpackte Gegenstände von einem Gewichte bis zu 20 Pfd. können jedoch jeder besonders zur Berechnung gezogen werden.

Die zu erhebende Fracht wird mit ganzen Groschen, beziehungsweise Kreuzern abgerundet, so daß Beträge bei Thalerwährung unter einem halben Groschen gar nicht, von einem halben Groschen ab aber für einen Groschen und bei der Guldenwährung Bruchkreuzer für volle Kreuzer gerechnet werden.

Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Versendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Versender die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladung kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den besonderen Vorschriften festzustellende Conventionalstrafe erheben.

Die Conventionalstrafe wird auf den doppelten Betrag der vorenthaltenen Frachtgebühr festgesetzt.

§. 8.

Zahlung der Fracht.

Die Frachtgelder müssen bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden; die Eisenbahn kann jedoch eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühren for-

dern, namentlich muß für Gegenstände, welche nach dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn dem schnellen Verderben unterliegen, oder die Fracht nicht sicher decken, diese stets bei der Aufgabe entrichtet werden.

§. 9.

Nachnahme und Provision.

Nach dem Ermessen der Eisenbahn können die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Spezifizirung verlangt werden kann, nachgenommen werden. Solche Nachnahmen werden dem Aufgeber baar verabfolgt, wenn die Zahlung derselben von Seiten der Adressaten geschehen ist.

Ob Vorschüsse auf den Werth des Gutes zulässig, bestimmen die besonderen Vorschriften der einzelnen Bahnen.

Vorschüsse auf den Werth des Gutes können bis zur Höhe von 50 Thalern auf das zu einem Frachtbriefe gehörige Frachtgut nachgenommen werden; beim Uebergange des Gutes auf eine andere Bahn aber nur, sofern die Eisenbahn-Verwaltung, in deren Bereich die Bestimmungs-Station belegen, solche Vorschüsse zulässt.

Dieselben werden unter allen Umständen dem Aufgeber erst dann baar verabfolgt, wenn deren Zahlung von Seiten des Adressaten bewirkt ist, und sonst den Spesen-Nachnahmen gleich behandelt.

Für die Verabfolgung der Nachnahme wird nur einmal, und zwar die durch den Tarif der Aufgabe-Station bestimmte Provision berechnet. Von den Eisenbahnen im Falle des Weitertransports von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei.

Für baare Auslagen (§. 7), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die, im Tarife der die baaren Auslagen vorschießenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

§. 10.

Annahme der Güter.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann; namentlich also nicht, insofern die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transports nicht genügen.

§. 11.

Auflieferung der Güter und Beförderung.

Das Gut muß in den festgesetzten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Deklaration des Absenders, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht befördert.

Die Expeditions-Locale sind dem Publicum im Sommer von 7 Uhr, im Winter von 8 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends, mit Ausschluss einer durch Aushang in dem Expeditions-Locale, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Localblatt zu bestimmenden Mittagszeit, geöffnet.

An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Adressaten nicht verabfolgt.

Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den, ein für alle Mal bestimmten, durch Aushang in den Expeditions-Localen und beziehungsweise auch in einem Localblatte bekannt gemachten Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.

Das Eilgut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe (Anlage B.) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert.

Die gewöhnlichen Frachtgüter, welche mit einem Frachtbriefe nach Anlage A. aufzugeben sind, werden so viel wie möglich nach der Reihenfolge ihrer Auflieferung befördert.

Die Gestellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muß für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Verladung in der von der Absende-Station zu bestimmenden Frist vollendet werden.

Diese Frist wird durch Anschlag in den Güter-Expeditionen und beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

§. 12.

Lieferungszeit. Berechnung derselben.

Jede Bahn publizirt Lieferfristen. Durch Zusammenrechnung der Lieferfristen der einzelnen bei dem Transporte betheiligten Bahnen ergiebt sich die Lieferungszeit für den Vereins-Verkehr. Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes (§§. 4 und 5) folgenden Mitternacht, und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger (oder denjenigen Personen, an welche nach §. 19 die Ablieferung gültig geschehen kann), an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist, oder falls eine solche Zuführung nicht zugesagt ist, wenn innerhalb der gedachten Frist nach erfolgter Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte schriftliche Nachricht von dieser Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Es werden für den Bereich jeder Verwaltung folgende Maximal-Lieferfristen festgestellt:

A. Für gewöhnliche Frachtgüter:

Für einen Transport bis zu 20 Meilen 3 Tage; bei grösseren Entfernungen für je angefangene weitere 20 Meilen einen Tag mehr.

B. Für Eilgüter:

Für einen Transport bis zu 20 Meilen 24 Stunden; bei grösseren Entfernungen für je angefangene weitere 20 Meilen 12 Stunden mehr.

Zu den ad A. und B. gedachten Fristen dürfen höchstens noch je weitere 24 resp. 12 Stunden hinzutreten:

a) wenn die Beförderung durch einen Zug bewirkt wird, welcher auf einer Zwischenstation fahrplanmässig übernachtet;
b) wenn das Gut nicht auf dem directen Hauptcours des Zuges verbleibt, sondern einen Nebencours auf einer Zweigbahn einschlägt, oder einen nicht überbrückten Fluss-Uebergang zu passiren hat, oder endlich auf dem Transport aus dem Bereich einer Verwaltung in den Bereich einer anderen anschliessenden Verwaltung übergeht.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigungen. Der Verwaltung wird vorbehal-

ten, für Messen und andere Zeiten aussergewöhnliche Verkehrs-Zuschlagfristen festzusetzen und zu publiziren.

Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungs-Station zur Abnahme bereit gestellt ist.

§. 13.

Zeitweilige Verhinderung des Transportes.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muß alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes und der Kosten der Wiederauslabung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Die Gebühr für die Kosten der Vorbereitung des Transports und der Wiederausladung ist in den Tarifen festgesetzt.

§. 14.

Avisirung und Ablieferung des Gutes.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie Letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa ausgestellte Frachtbrief-Duplikat (§. 5 Nr. 4) oder den Aufnahmsschein zurückzugeben. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen, als diejenigen, welche auf der Aufgabe-Station erfolgt sind, zu beachten. Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslokal zuführen läßt, wird dem Adressaten nach Ankunft der transportirten Güter schriftlich Nachricht von der erfolgten Ankunft der Güter durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet.

Wo die Verwaltung es für angemessen erachtet, werden von derselben besondere Rollfuhr-Unternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt, auf welche der §. 18 des Reglements Anwendung findet.

Die Taxe für die dem Rollfuhr-Unternehmer zu zahlende Gebühr wird in den betreffenden Güter-Expeditionen zur Einsicht aushängen.

Diejenigen Empfänger, welche sich ihre Güter selbst abholen oder sich anderer, als der von der Bahn-Verwaltung bestellten Fuhr-Unternehmer bedienen wollen, haben dies der betreffenden Güter-Expedition rechtzeitig vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes und auf Erfordern der Güter-Expedition unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift schriftlich anzuzeigen.

Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Königlichen Packhöfen oder Niederlagen gefahren werden müssen. Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, werden nicht avisirt.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der vorschriftsmäßigen vollzogenen Empfangsbescheinigung und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Gutes in den Expeditions-Lokalen und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungs-Plätzen, und zwar mit folgenden näheren Zeit-Bestimmungen:

1. Die Güter sind 24 Stunden nach Zusendung der Benachrichtigung während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

Bahnhof restante gestellte Güter, sowie Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Avisirung schriftlich ein für alle Mal verbeten haben, sind 24 Stunden nach Ankunft abzunehmen.

2. Die Fristen, binnen welcher die von dem Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt.

Diese Fristen werden auf jeder Station durch Aushang in den Expeditionslocalen, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Localblatt zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

3. Zwischenfallende Sonn- und Festtage werden überall nicht mitgerechnet.

4. Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theils der in demselben Frachtbriefe verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zusammenhang mit dem Ganzen einen allgemeinen Verbrauchswerth hat, soll die Annahme des angekommenen Theils und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages vom Adressaten nicht verweigert werden dürfen, unbeschadet der auf Grund der §§. 17 ff. von ihm zu erhebenden Entschädigungs-Ansprüche.)

Die Avisirung, Auslieferung und Abnahme des Eilgutes soll in möglichst kurzen, durch die besonderen Vorschriften zu bestimmenden Fristen erfolgen.

Eilgüter werden, sofern aussergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden nach der Ankunft avisirt, resp. binnen sechs Stunden dem Adressaten in seine Behausung zugeführt. Die Avisirung resp. Zuführung der später als 6 Uhr Abends angekommenen Eilgüter kann erst am folgenden Morgen verlangt werden.

§. 15.

Lagergeld und Conventionalstrafe.

1. Wer ohne die im §. 13 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat auf Verlangen der Eisenbahn-Verwaltung außer den Auf- und Ablade-Gebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der Tag sei blos angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten.

Wird vom Absender die Zurückgabe eines Gutes auf einer Zwischenstation der Transportstrecke verlangt und geht die Verwaltung auf dieses Verlangen ein, so ist neben der tarifmässigen Fracht für die von dem Gut zurückgelegte Bahnstrecke das tarifmässige Reugeld zu zahlen.

2. Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der in demselben Frachtbriefe deklarirten Sendungen, oder wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind und deshalb bis zum Eingange der vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen, kann die Eisenbahn, wenn die Auflieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auflieferungsgeschäfts ersichtlich ist, beziehungsweise, wenn innerhalb jener Zeit die Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe nicht erfolgt ist, von den aufgelieferten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Auflieferung der ganzen Frachtbrief-Sendung, beziehungsweise bis zur Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe ein Lagergeld erheben lassen. Eine Conventionalstrafe, für welche auf Verlangen bei Bestellung der Wagen eine den Betrag der Strafe für eine Tages-Versäumniß ausgleichende Caution zu erlegen ist, kann die Eisenbahn ebenfalls von Demjenigen einziehen, welcher Eisenbahn-Wagen zum Transporte von Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt, und welcher nicht in der durch die besonderen Vorschriften (cfr. Zusatz zu §. 11 am Schluss) zu bestimmenden Frist die Beladung ordnungsmäßig bewirkt und die Güter zur Abfertigung bringt; auch ist im letzteren Falle die Eisenbahn nach Ablauf jener Frist befugt, das Geladene von dem Wagen auf Kosten des Bestellers wieder zu entfernen, das Entladene auf Gefahr desselben und gegen ein Lagergeld lagern zu lassen und den Eisenbahn-Wagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen.

3. Wer Frachtgüter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abnimmt, hat gleichfalls Lagergeld zu bezahlen.

4. Wenn aus den vom Versender beladenen Wagen die verladenen Güter nicht innerhalb der im §. 14 Nr. 2 vorgeschriebenen Zeit ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers resp. Versenders, jedoch ohne Uebernahme irgend einer Garantie, ermächtigt und kann durch die besonderen Vorschriften zugleich eine konventionelle Entschädigung als Lagergeld oder als Wagen-Strafmiethe festsetzen.

5. Bei Gütern, deren Empfänger nicht hat benachrichtigt werden können, sowie bei den Bahnhof restante gestellten Gütern beginnt die Berechnung des Lagergeldes und der Wagen-Strafmiethe nach Ablauf der in den besonderen Vorschriften bestimmten Frist (cfr. Zusätze zu §. 14).

6. Ueber die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung dieser konventionellen Lagergelder und Wagen-Strafmiethen enthält der Tarif für die Güterbeförderung die näheren Bestimmungen.

§. 16.

Verfahren bei Ablieferungs-Hindernissen.

Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden, sowie solche, welche unter der Adresse: »Bahnhof restante« länger als die durch die besonderen Vorschriften nachgelassene Frist nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers daselbst gelagert haben, lagern auf Gefahr und Kosten der Versender. Auch hat die Eisenbahn das Recht, solche Güter unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr Dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben und sie da zur Disposition des Versenders zu stellen. Nicht minder soll es der Eisenbahn zustehen, solche Güter den Versendern unter Erhebung der Fracht und Rückfracht, des Lagergeldes und etwaiger baarer Auslagen wieder zuzuführen, sofern der Versender auf Benachrichtigung der Eisenbahn innerhalb 14 Tagen vom Abgang dieser Benachrichtigung eine andere Disposition für Ablieferung der Güter nicht ertheilt.

Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Versenders weiter befördern zu lassen, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist.

Die vorstehende Bestimmung findet keine Anwendung, soweit die Verwaltung Rollfuhr-Unternehmer zur Beförderung der Güter nach seitwärts belegenen Orten bestellt hat. (Zusatz-Bestimmung zu §. 14 Alinea 2.)

Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverstanden, daß die Eisenbahn Güter, deren An- oder Abnahme verweigert, oder nicht rechtzeitig bewirkt, oder deren Abgabe nicht thunlich ist, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder nur die Fracht, nicht aber auch die Rückfracht sicher decken, oder endlich solche Güter, deren angebotene Zurücknahme durch den Versender bei verweigerter Abnahme Seitens des Adressaten, oder im Falle, daß der Adressat nicht zu ermitteln ist, unterbleibt, ohne weitere Förmlichkeit bestmöglichst verkauft, um sich für die Fracht und Auslagen bezahlt zu machen, und den Ueberschuß dem Absender überweist.

Das Gleiche gilt für den Fall, daß der Versender nicht zu ermitteln ist.

§. 17.

Haftpflicht im Allgemeinen.

Im Vereinsverkehr haften als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.

§. 18.

Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

§. 19.

Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem nach §. 4 festzustellenden Zeitpunkte der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major), oder durch die natürliche Beschaffenheit des

Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Packhöfe, Lagerhäuser, Revisionsschuppen u. s. w. und im Falle des §. 16 die Ablieferung in ein öffentliches Lagerhaus oder an einen Spediteur gleich.

Als in Verlust gerathen ist das Gut erst 4 Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten. Durch Annahme des Gutes Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute, oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung nach Vorstehendem gültig erfolgen kann, und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn. Nur wegen Verlustes oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn auch nach der Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und der Anspruch spätestens innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahn-Verwaltung schriftlich angemeldet worden ist, und wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Außerdem erlöschen alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes, wegen Verminderung und Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, und, sofern das Gut angenommen, die Fracht aber nicht bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

§. 20.

Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahn-Stationen bestimmt sind.

Wird Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernommen, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

In Ansehung der von der Bahnverwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (Zusatzbestimmung zu §. 14. Alinea 2.) besteht die Hauptpflicht der Eisenbahn auch für den Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

§. 21.

Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem, an einer Vereinsbahn liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

§. 22.

Besondere Beschränkung in der Haftpflicht.

1 Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, insbesondere also nicht

a) überhaupt: bei gefährlichen Substanzen, als Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;
b) für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als Möbeln und Hausgeräth, Glas, Eisenguß, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden u. s. w.;
c) für Leckage d. h. Dringen der Flüssigkeiten durch die Fugen des Gebindes ohne äußerliche Beschädigung;
d) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen, oder durch Frost oder Hitze leiden;
e) für das Einrosten: bei Metallwaaren;
f) für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

2. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

Der Tarif bezeichnet diejenigen Güter, deren Transport die Eisenbahn-Verwaltung bei Anwendung einer ermässigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu bewirken befugt ist, und giebt der Absender sein Einverständniss mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes zum Frachtsatze der Normalklasse verlangt.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haften der Absender beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6. In allen vorstehend unter 1. bis 5. gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der Seitens der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7. Die vorstehend unter 1. bis 5. bedungenen Befreiungen

treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8. Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganz durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als 1 pCt., bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabacksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst (andere dahin zu rechnende Gegenstände müssen in den besonderen Vorschriften namhaft gemacht sein) gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als 2 pCt. des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absende-Station festgestellten Gewichts beträgt. Dieser Prozentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einen Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Maß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Den nassen Gütern werden in Bezug auf Gewichtsmängel noch beigerechnet:

Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Kitte.

Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, höhere Prozentsätze als 2 Prozent nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütigung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

§. 23.

Geldwerth der Haftung.

Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden Paragraphen zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

1. Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende gemeine Handelswerth, und in Ermangelung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle, Frachten und Unkosten, zum Grunde gelegt.

2. Zum Zwecke der Entschädigungs-Berechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 20 Rthlr. pro Centner angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf dem Frachtbriefe an der dazu bestimmten Stelle deklarirt ist.

3. Im Falle einer höheren Werth-Deklaration, die dem Versender gegen Entrichtung einer im Tarife zu bestimmenden besonderen Vergütung freisteht, bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.

4. Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werth-Verminderung nach Verhältniß des gemäß der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werths zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatz vergütet.

5. Den einzelnen Eisenbahnen bleibt es unbenommen, die für alle Güter, auch wenn dieselben nicht zu einem höheren Werthe als 20 Rthlr. pro Centner deklarirt sind, in ihrem Tarife seither festgesetzte Versicherungs-Gebühr fortzuerheben.

§. 24.

Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit (§. 12) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Durch Annahme des Guts Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung nach §. 19 gültig erfolgen kann und Bezahlung der Fracht, erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit. Ist das Gut nicht angenommen oder die Fracht nicht bezahlt, so erlöschen sie nach einem Jahre. Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist und, wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

§. 25.

Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit.

Die Haftverbindlichkeit der Eisenbahn für den durch Versäumung der Lieferfristen entstandenen Schaden, welchen der Entschädigungs-Berechtigte nachzuweisen hat, erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als höchstens auf den Verlust der Frachtgelder, beziehungsweise deren Erstattung für die Transportstrecke derjenigen Eisenbahn, auf welcher die Versäumniß vorgekommen ist. Nur wenn der Versender einen bestimmten Betrag als das Interesse der rechtzeitigen Ablieferung ausdrücklich angegeben hat, ist die Eisenbahn, welche in diesem Falle einen besonderen, im Tarife festzustellenden Zuschlag zu den Frachtgeldern erheben darf, auch über den Betrag der Fracht hinaus bis höchstens zu dem Betrage der deklarirten Summe den nachgewiesenen Schaden zu vergüten verpflichtet.

Die Angabe eines bestimmten Betrages als des Interesses der rechtzeitigen Ablieferung erfolgt durch eine dem Frachtbriefe beizugebende besondere Erklärung nach dem beiliegenden Formulare auf grünem Papier (Anlage C.). Diese Erklärung muss behufs ihrer Gültigkeit in duplo ausgestellt und sowohl von dem Versender unterschrieben, als mit dem schriftlichen Visum der Versand-Güter-Expedition versehen sein.

Deklarations-Formulare sind auf allen Stationen gegen Erlegung einer im Tarife bezeichneten Gebühr käuflich zu haben.

§. 26.

Abänderung dieses Reglements.

Abänderungen dieses Reglements bleiben vorbehalten.

Bis zum Erlaß eines neuen Reglements werden dieselben in je einem am Sitze der Eisenbahn-Verwaltungen erscheinenden öffentlichen Blatte gültig publizirt.

In denselben öffentlichen Blättern soll auch angezeigt werden, sofern dieses Reglement außer Wirksamkeit gesetzt werden würde.

Ebenso wird durch diese öffentlichen Blätter der etwaige Austritt einer Eisenbahn-Verwaltung aus dem Vereine und der Zutritt Anderer zu demselben bekannt gemacht werden.

B. Für die Beförderung von Personen.

§. 27.

Personenbeförderung im Allgemeinen.

Die regelmäßige Personenbeförderung findet nach den öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrplänen statt.

Extrafahrten werden nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.

Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stations-Uhren maßgebend.

§. 28.

Fahrpreis.

Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehängte Tarif.

§. 29.

Lösung der Fahrbillets.

Der Verkauf der Fahrbillets (Fahrkarten) kann nur innerhalb der letzten halben Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit dem der Reisende befördert sein will, und wenn zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, nur in dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

Das zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten, damit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden werde.

Die Fahrbillets geben Anspruch auf die entsprechende Wagenklasse, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, resp. beim Wechseln der Wagen vorhanden bleiben. Ist dies nicht der Fall, so können die Billets gegen Erstattung des dafür gezahlten Betrages zurückgegeben oder gegen Billets anderer Klassen, in welchen noch Plätze vorhanden sind, unter Ausgleichung des Preis-Unterschiedes umgetauscht werden. Jedenfalls haben die mit durchgehenden Billets ankommenden Reisenden den Vorzug vor den neu hinzutretenden.

§. 30.

Gültigkeit der Fahrbillets.

Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden, ferner das Fahrgeld für die Wagenklasse, welche der Reisende benutzen will, endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt.

Fahrbillets, welche ohne Beschränkung auf einen bestimmten Zug Gültigkeit haben, werden ausschließlich für diejenigen Reiserouten ausgegeben, wofür dies besonders festgestellt ist.

Sonst gilt als Regel, daß jedes Fahrbillet nur für einen im Voraus fest bestimmten Zug gültig ist. Jedoch wird den Inhabern dieser Billets gestattet, während der Fahrt auf einer Zwischen-Station auszusteigen, um mit einem oder dem andern, am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungs-Station abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen. Solche Reisende haben auf der betreffenden Zwischen-Station sofort nach dem Verlassen des Zuges, und so lange dieser noch hält, dem Stations-Vorsteher ihr Billet vorzulegen, welcher dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Gültigkeit versehen wird. Die Ausantwortung des Gepäcks auf der Aussteige-Station kann indessen in solchem Falle nicht beansprucht werden.

Die Zeit oder der Zug, wofür jedes Fahrbillet gültig, ist durch Abstempelung darauf ausgedrückt, so daß jeder Käufer sofort zu prüfen im Stande ist, ob das Billet auf die von ihm beabsichtigte Fahrt lautet.

Kinder unter 10 Jahren werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert. Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Beamten. Kinder, die noch getragen werden müssen und ihre Stelle mit auf ihrer Angehörigen Plätze finden, werden unentgeltlich befördert.

§. 31.

Umtausch gelöster Fahrbillets.

Ein Umtausch gelöster Fahrbillets gegen Billets höherer Klassen ist den Reisenden bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges gegen Nachzahlung der Preisdifferenz unverwehrt, soweit noch Plätze in den höheren Klassen vorhanden sind.

Unterwegs auf Zwischen-Stationen kann, dieselbe Bedingung vorausgesetzt, ein Uebergehen auf Plätze einer höheren Klasse nur gegen Zukauf eines Billets nach der Bestimmungs-Station gestattet werden, durch dessen Preis, einschließlich desjenigen für das bereits gelöste Billet, der Fahrpreis für die höhere Klasse mindestens gedeckt wird.

Der Umtausch eines schon gelösten Billets höherer Klasse gegen ein solches niedrigerer Klassen ist nicht zulässig. (Siehe jedoch §. 29.).

§. 32.

Personenplätze.

Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden.

Das Dienstpersonal ist berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Alleinreisende Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Damen in ein Coupé zusammengesetzt werden.

Auf den Anfangs-Stationen ist die Bestellung ganzer Coupés der ersten zwei Wagenklassen gegen Lösung eines Scheins und so vieler Fahrbillets, als das Coupé Plätze enthält, zulässig. Den Inhabern ganzer Coupés ist gestattet, ein oder zwei Kinder unter zehn Jahren in denselben unentgeltlich mitfahren zu lassen.

Auf Zwischen-Stationen können ganze Coupés nur dann gewährt werden, wenn der Raum in den mit dem Zuge ankommenden Wagen es gestattet.

Die Verabfolgung von Scheinen für ganze Coupés kann innerhalb der letzten halben Stunde vor Abgang des Zuges nicht mehr verlangt werden.

§. 33.

Von der Beförderung ausgeschlossene Personen.

Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig werden würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie nicht ein besonderes Coupé bezahlen. Etwa bezahltes Fahrgeld wird ihnen zurückgegeben, wenn ihnen die Mitreise nicht gestattet wird. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so muß er an der nächsten Station, sofern kein besonderes Coupé bezahlt und für ihn bereit gestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden. Das Fahrgeld, sowie die Gepäckfracht werden ihm für die nicht durchfahrene Strecke ersetzt.

§. 34.

Vorzeigen der Fahrbillets.

Die Wartesäle, die Billet- und Gepäck-Expeditionen werden spätestens eine halbe Stunde vor Abgang eines jeden Zuges geöffnet.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Wartesaal, sowie beim Einsteigen in den Wagen vorzuzeigen.

Während der Fahrt muß der Reisende das Billet bis zur Abnahme desselben bei sich behalten.

Derjenige Reisende, welcher in einen Personenwagen einsteigt und gleich beim Einsteigen unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung kein Billet mehr habe lösen können, hat, wenn er überhaupt noch zur Mitfahrt zugelassen wird, worauf er keinen Anspruch hat, einen um 10 Sgr. erhöhten Fahrpreis zu zahlen. In allen anderen Fällen, wo ein Reisender ohne gültiges Fahrbillet getroffen wird, hat er für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke, und wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze, vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 2 Rthlrn. zu entrichten. Wird die sofortige Zahlung dieser Taxe geweigert, so kann der Reisende ausgesetzt werden.

§. 35.

Antritt der Fahrt.

Das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen wird durch zwei, das Zeichen zur Abfahrt durch drei einzelne Schläge auf die Glocke gegeben.

§. 36.

Versäumung der Abfahrt.

Nachdem das Abfahrtzeichen durch die Glocke gegeben, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden.

Jeder spätere Versuch zum Einsteigen und jede Hilfeleistung dazu ist polizeilich verboten.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtzeit versäumt hat, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

§. 37.

Anhalten auf den Stationen.

Bei der Ankunft auf einer Station wird der Name derselben und da, wo ein bestimmter Aufenthalt stattfindet, die Dauer desselben ausgerufen.

Sobald der Wagenzug stillsteht, werden nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen geöffnet, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, muß sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen.

§. 38.

Anhalten auf freier Strecke.

Sollte wegen eingetretener Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so ist ein Aussteigen der Reisenden nur dann gestattet, wenn der Zugführer die ausdrückliche Bewilligung dazu ertheilt. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngeleise entfernen, auch auf das erste Zeichen mit der Dampfpfeife ihre Plätze wieder einnehmen.

Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruchs auf die Mitreise verlustig.

§. 39.

Verhalten während der Fahrt.

Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Thüren anlehnen oder auf die Sitze treten.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen; sie müssen vielmehr das Oeffnen dem Dienstpersonal überlassen und dürfen nicht ein- und aussteigen, bevor der Zug völlig stillsteht. Jeder Reisende muß sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten und Niemand darf den Bahnhof in einer andern als der angewiesenen Richtung verlassen.

§. 40.

Beschädigung der Wagen.

Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungs-Taxe und werden die darin festgesetzten Beträge vorkommenden Falls durch das Dienstpersonal von dem Schuldigen sofort eingezogen.

Auch ist die Eisenbahn-Verwaltung befugt, für Beschmutzen des Innern der Wagen, Zerreißen der Gardinen u. s. w. eine Entschädigung zu fordern und von dem Schuldigen sofort einziehen zu lassen.

§. 41.

Mitführen von Thieren und Tabakrauchen.

Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden.

Das Tabakrauchen ist in allen Wagenklassen gestattet; in der I. Wagenklasse jedoch nur unter Zustimmung aller in demselben

Coupé Mitreisenden, insofern nicht besondere Rauch-Coupés dieser Klasse im Zuge vorhanden sind. In jedem Personenzuge müssen Coupés II. Klasse für Nichtraucher vorhanden sein; auch sollen auf Verlangen den Reisenden dieser Wagenklasse stets derartige Coupés angewiesen werden.

§. 42.

Nichtbeachtung der Anordnungen.

Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet und sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen.

Namentlich dürfen trunkene Personen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartesälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangten.

Erfolgt die Ausweisung unterwegs oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck der Expedition bereits übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder verabfolgt wird.

§. 43.

Rückzahlung des Fahrgeldes.

Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründet keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung. Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

C. Für die Beförderung von Reisegepäck.

§. 44.

Reisegepäck und Freigewicht.

Zur Beförderung als Reisegepäck darf in der Regel nur aufgegeben werden, was der Reisende an Reisebedürfnissen mit sich führt, namentlich: Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen.

Welches Gepäckfreigewicht auf jedes Billet gewährt wird, bestimmt der Tarif.

Kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen und andere Gegenstände, welche nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnen sind, können nach dem Ermessen des expedirenden Beamten zwar zur Beförderung als Reisepäck angenommen werden, werden jedoch in das Freigewicht nicht eingerechnet.

Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind (§. 3), dürfen auch zur Beförderung als Reisegepäck nicht aufgegeben werden.

§. 45.

Verpackung.

Jedes Stück Reisegepäck, welches nicht sicher und wohlverpackt und von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit ist, kann zurückgewiesen werden.

§. 46.

Einlieferung des Gepäcks.

Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Gepäckexpedition eingeliefert ist, kann nicht zugesichert werden.

Die tarifmäßige Gepäckfracht muß sofort bei Vermeidung des Nachtheils, daß die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

Ausnahmsweise kann, vorbehaltlich späterer Expedirung, in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt mitgenommen werden. — Solches Gepäck wird indessen bis zum Zeitpunkte der Expedirung als zum Transporte aufgegeben nicht angesehen. Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen.

§. 47.

Gepäckschein.

Gegen Einlieferung des Gepäcks im Lokale der Gepäckexpedition, wobei das Fahrbillet vorzuzeigen ist, erhält der Reisende einen Gepäckschein, mit dessen Aushändigung der Frachtvertrag für abgeschlossen gilt. Dem Inhaber dieses Scheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck gegen Rückgabe des Scheins ausgeliefert.

Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht abgeholt, so ist für dasselbe das tarifmäßige Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckscheins ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweis der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

§. 48.

Lieferungszeit.

Das Reisegepäck wird mit demselben Zuge befördert, zu welchem der Reisende das Fahrbillet gelöst hat und wird daher dem Reisenden nach der Ankunft des Zuges am Bestimmungsorte und nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, so wie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Lokale der Gepäckexpedition ausgeliefert.

§. 49.

Haftpflicht.

Die Eisenbahnverwaltung haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige, unbeschädigte und rechtzeitige Ablieferung der Gepäckstücke im Lokale der Gepäckexpedition der Bestimmungsstation nach denselben Grundsätzen, nach welchen die Haftpflicht für Frachtgüter in den §§. 18 bis 25 dieses Reglements festgestellt ist, mit folgenden Maßgaben:

1. Für Verlust an Reisegepäck wird nur gehaftet, wenn das Gepäck binnen längstens drei Tagen nach der Ablieferungszeit von der Gepäckexpedition der Bestimmungsstation abgefordert wird.
2. Als in Verlust gerathen ist das Reisegepäck erst 8 Tage nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten.
3. Der Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth des Reisegepäcks wird nicht höher als 2 Rthlr. für das Pfund

angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich bei der Aufgabe des Gepäcks deklarirt ist.

4. Die Haftverbindlichkeit der Eisenbahn für den durch Versäumung der Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 1 Sgr. für jeden angefangenen Tag der Versäumniß und jedes Pfund des ausgebliebenen Gepäcks, es sei denn, daß bei der Aufgabe des Gepäcks ausdrücklich ein bestimmter Betrag als das Interesse der rechtzeitigen Ablieferung deklarirt ist.

§. 50.

Nicht aufgegebenes Reisegepäck.

In den ersten drei Wagenklassen können kleine, leicht tragbare Gegenstände, mit Ausnahme der am Schlusse des §. 44 bezeichneten, ohne Aufgabe als Reisegepäck in den Wagen mitgeführt werden, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden und die Zoll- und Steuervorschriften solches gestatten.

Reisenden IV. Klasse ist unter denselben Voraussetzungen die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Traglasten in Körben, Säcken, Kiepen ꝛc. und andern Gegenständen, welche Fußgänger bei sich führen, nach Entscheidung des Stationsvorstandes gestattet.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß stets nach oben gehalten werden.

Für Verlust oder Beschädigung aller nicht aufgegebenen Gepäckstücke wird nur gehaftet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird.

§. 51.

Gepäckträger.

Auf den Hauptstationen befinden sich unter dienstlicher Aufsicht stehende und durch Dienstabzeichen erkennbare Gepäckträger, deren sich die Reisenden ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Lokalen der Gepäckexpeditionen bedienen können.

Sie sind mit einer gedruckten Dienstanweisung versehen, welche sie, sowie die gedruckte Gebührentaxe, in ihrem Dienste bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen müssen.

D. Für die Beförderung von Leichen.

§. 52.

Die Beförderung einer Leiche wird nur mit einem Begleiter und in einem besonders dazu gemietheten verschließbaren Güterwagen zugelassen. Die Leiche muß in einem luftdicht verschlossenen Kasten sich befinden.

Es wird vorausgesetzt, daß die zur Beförderung erforderliche polizeiliche Erlaubniß nachgewiesen ist.

Die tarifmäßige Fracht ist sofort bei der Auslieferung zu entrichten.

E. Für die Beförderung von Equipagen.

§. 53.

Annahme und Einlieferung.

Equipagen werden nur auf den dazu bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen, und sind, wenn sie unter Begleitung versendet werden, bei der Gepäckexpedition gegen Empfang eines Transportscheins, ohne Begleitung, bei der Güterexpedition mittelst gewöhnlichen Frachtbriefes aufzugeben.

Equipagen mit Begleitern müssen so zeitig vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung erfolgen soll, angemeldet werden, daß die zum Transporte derselben erforderlichen Wagen rechtzeitig herbeigeschafft und bereit gestellt werden können. Die Einlieferung muß spätestens eine Stunde vor Abgang des Zuges stattfinden.

Die Beförderung der Equipagen mit den Eil- und Schnellzügen kann nicht verlangt werden.

Die Fracht für Equipagen ist im Tarife festgesetzt.

§. 54.

Lieferungszeit und Abnahme.

Equipagen mit Begleitung werden nach den Bestimmungen für Reisegepäck (§. 48) gegen Rückgabe des Transportscheins ausgeliefert, und müssen spätestens innerhalb zwei Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft der Zug auf der Bestimmungsstation erst später ein, so läuft die Frist erst von Morgens 6 Uhr an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist das tarifmäßige Standgeld zu entrichten.

Equipagen ohne Begleiter werden nach den Bestimmungen für Frachtgut ausgeliefert. (§. 12.)

§. 55.

Haftpflicht.

Die Eisenbahnverwaltung haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Transportscheins ab für die richtige, unbeschädigte und rechtzeitige Ablieferung der Equipagen auf der Bestimmungsstation nach denselben Grundsätzen, nach welchen die Haftpflicht für Frachtgüter in den §§. 18 bis 25 dieses Reglements festgestellt ist, mit folgenden Maßgaben:

1. Der Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth der Equipagen wird nicht höher als 300 Rthlr. pro Stück angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich bei der Aufgabe der Equipage deklarirt ist.
2. Bei begleiteten Equipagen erstreckt sich die Haftverbindlichkeit für den durch Versäumung der Lieferfristen entstandenen Schaden der Regel nach nicht weiter als auf Zahlung von höchstens 10 Rthlrn. für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniß.
3. Die ausdrückliche Angabe eines bestimmten Betrages als des Interesses der rechtzeitigen Ablieferung einer begleiteten Equipage erfolgt in der im §. 25 vorgeschriebenen Form.

§. 56.

Mitbeförderung von Gepäck und anderen Gegenständen.

Den Begleitern der Equipagen steht es frei, Reisegepäck in den Equipagen zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegen stehen. Die Bahnverwaltung haftet aber für diese und alle anderen Gegenstände, welche sich in den Equipagen befinden, nur soweit ihr oder ihren Leuten ein Verschulden nachgewiesen wird.

F. Für die Beförderung von Thieren.

§. 57.

Bedingungen der Annahme.

Thiere werden nur auf den dazu bestimmten Stationen und nur mit Begleitern zur Beförderung angenommen, denen die Sorge für das Ein- und Ausladen der Thiere, deren angemessene Befestigung im Wagen und die Beaufsichtigung während des Transportes obliegt. Besteht der Transport aus mehreren Wagenladungen, so kann für jeden Wagen ein besonderer Begleiter verlangt werden.

Kleines lebendes Vieh, insbesondere Geflügel wird auch ohne Begleiter in tragbaren Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) zur Beförderung angenommen.

Kranke Thiere und solche, welche aus Orten kommen, wo eine Viehseuche herrscht, werden zur Beförderung nicht angenommen.

Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahnverwaltung nicht verpflichtet.

§. 58.

Expedition.

Hunde werden gegen Lösung eines Hundebillets bei der Billet-Expedition, andere Thiere nach Bestimmung der Verwaltung entweder in der Gepäck-Expedition gegen Empfang eines Transportscheins oder in der Güter-Expedition mittelst Frachtbriefes aufgegeben, in beiden Fällen aber nur gegen Vorausbezahlung der tarifmäßigen Fracht zur Beförderung angenommen.

§. 59.

Einlieferung.

Die Beförderung von Vieh mit Eil- und Schnellzügen kann nicht verlangt werden.

Thiere, mit Ausnahme der Hunde, müssen so zeitig vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung erfolgen soll, angemeldet werden, daß die zum Transporte derselben erforderlichen Wagen rechtzeitig herbeigeschafft und bereit gestellt werden können. Die Einladung der Thiere muß mindestens eine Stunde vor Abgang des Zuges beendet sein.

Die Fracht für Thiere ist im Tarife festgesetzt.

§. 60.

Lieferungszeit und Abnahme.

Hunde und andere Thiere mit Begleitern werden nach den Bestimmungen für Reisegepäck (§. 48.) gegen Rückgabe des Hundebillets resp. des Transportscheins ausgeliefert.

Hunde und andere Thiere, welche nicht in einem für sie ausschließlich bestimmten Wagen befördert werden, müssen sofort nach Ankunft des Zuges ausgeladen und in Empfang genommen werden; sie zu verwahren ist die Verwaltung nicht verpflichtet. In allen anderen Fällen sind die Thiere spätestens innerhalb zwei Stunden nach Ankunft des Zuges auszuladen und abzutreiben, widrigenfalls das tarifmäßige Standgeld erhoben wird.

Thiere ohne Begleiter werden nach den Bestimmungen für Frachtgut ausgeliefert. (§. 12.)

§. 61.

Begleiter der Thiere.

Die Viehbegleiter müssen nach Anweisung des Stations-Vorstandes ihren Platz in den betreffenden Viehwagen nehmen.

§. 62.

Haftpflicht.

Die Eisenbahn-Verwaltung haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Transportscheins resp. Annahme des Frachtbriefes ab für die richtige, unbeschädigte und rechtzeitige Ablieferung des Viehs auf der Bestimmungsstation nach denselben Grundsätzen, nach welchen die Haftpflicht für Frachtgüter in den §§. 18 bis 25 dieses Reglements festgestellt ist, mit folgenden Maßgaben:

1. Die Eisenbahn haftet nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entsteht.
2. Der Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth der Thiere wird, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich bei der Aufgabe deklarirt ist, nicht höher als:

150	Rthlr.	für ein Pferd,
70	»	» einen Mastochsen,
50	»	» ein Haupt Rindvieh,
6	»	» ein Kalb,
20	»	» ein Mastschwein,
8	»	» ein mageres Schwein,
2	»	» ein Ferkel,
4	»	» ein Schaaf oder eine Ziege,
2	»	» einen Hund,
10	»	» den Centner sonstiger Thiere

angenommen.

3. Die ausdrückliche Angabe eines bestimmten Betrages als des Interesses der rechtzeitigen Ablieferung des Viehs erfolgt in der im §. 25 vorgeschriebenen Form.

Vorstehendes Reglement und künftige Abänderungen werden durch die Amtsblätter derjenigen Regierungen veröffentlicht, deren Bezirke durch die Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen berührt werden.

Berlin, den 17. Februar 1862.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

von der Heydt.

Stempel der Verwaltung. (Weißes Papier.) Frachtbrief-Formular A.

Frachtgut.

. . . . den 18

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der in den besonderen Reglements der betreffenden Bahnen, beziehungsweise der Verbände enthaltenen und $\frac{\text{mir}}{\text{uns}}$ bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen.	№	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Wirkliches Bruttogewicht in Zollpfund.	Abgerundetes, zur Berechnung zu ziehendes Gewicht. Zoll-Ctr.	$\frac{1}{10}$ C.	Nachnahme.	Erklärung wegen der Zoll- und steueramtlichen Behandlung, etwaige Bezeichnung einer Mittelsperson etc. Bezeichnung der beigeschlossenen Steuer- und Zolldocuments und sonstigen Beilagen. Angabe etwaiger Bleiverschlüsse.

Wiege-Stempel. Stempel der Abgangs-Station.

Unterschrift.

Frankirt.		Note.	Einheits-Frachtsatz pro Ctr.	Zu erheben: Thlr.	Gr.	Fl.	Kr.
		Nachnahme					
		Provision					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag . . . . % der Fracht.					
		. . . .					
		. . . .					
		. . . .					
		. . . .					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag . . . . % der Fracht.					
		. . . .					
		. . . .					
		. . . .					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag . . . . % der Fracht.					
		. . . .					
		. . . .					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag . . . . % der Fracht.					
		. . . .					
		. . . .					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag . . . . % der Fracht.					
		. . . .					
		. . . .					
		. . . . Zusammen . . .					

Stempel der Empfangs-Station.

№ des Wagens . . . .
№ der Frachtkarte . . . .
Pos. . . . .

Herrn . . . .
in . . . .
Station . . . . der . . . . Eisenbahn
über

Die declarirte Werthsumme (§. 23. No. 2. und 3. des Vereins-Reglements) beträgt:

Nachnahme in Buchstaben:

Specification der Nachnahme.	Betrag.	

Stempel der Bahnen:

Stempel der Verwaltung. (Rothes Papier.) Frachtbrief-Formular B.

Eilgut.

. . . . den 18

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der in den besonderen Reglements der betreffenden Bahnen, beziehungsweise der Verbände enthaltenen und $\frac{\text{mir}}{\text{uns}}$ bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen.	№	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Wirkliches Bruttogewicht in Zollpfund.	Abgerundetes, zur Berechnung zu ziehendes Gewicht. Zoll-Ctr.	$\frac{1}{10}$ C.	Nachnahme.	Erklärung wegen der Zoll- und steueramtlichen Behandlung, etwaige Bezeichnung einer Mittelsperson etc. Bezeichnung der beigeschlossenen Steuer- und Zolldocumente, und sonstigen Beilagen. Angabe etwaiger Bleiverschlüsse.

Wiege-Stempel. Stempel der Abgangs-Station.

Unterschrift.

Frankirt.		Note.	Einheits-Frachtsatz pro Ctr.	Zu erheben: Thlr.	Gr.	Fl.	Kr.
		Nachnahme					
		Provision					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag . . . . . % der Fracht.					
		. . . .					
		. . . .					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag . . . . . % der Fracht.					
		. . . .					
		. . . .					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag . . . . . % der Fracht.					
		. . . .					
		. . . .					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag . . . . . % der Fracht.					
		. . . .					
		Fracht bis					
		Frachtzuschlag . . . . . % der Fracht.					
		. . . .					
		. . . .					
		. . . . Zusammen . . .					

Stempel der Empfangs-Station.

№ des Wagens . . . .
№ der Frachtkarte . . . .
Pos . . . .

Herrn . . . .
in . . . .
Station . . . . der . . . . Eisenbahn
über

Die declarirte Werthsumme (§. 23. No. 2. und 3. des Vereins-Reglements) beträgt:

Nachnahme in Buchstaben:

Specification der Nachnahme.	Betrag.	

Stempel der Bahnen:

(Grünes Papier.)

Formular C.

Formular.

Das Interesse für den Fall der Versäumung der Lieferungszeit der laut Frachtbriefes vom ..... ten .... 18 ..... der ....Eisenbahn zur Beförderung übergebenen (Bezeichnung der Sendung nach Inhalt des Frachtbriefes) declarire ich auf .... Thaler.

.... den .... 18 .....

(Unterschrift des Versenders.)

Gesehen.

(Ort und Datum.)

Die Güter-Expedition.

(Siegel und Unterschrift.)

Nordamerikanische Tarifdeklarationen.

Im 1. und 2. Heft von Hunt's merchants magazine werden mehrere neue Entscheidungen des Schatzsekretairs der Vereinigten Staaten in Bezug auf die Auslegung des Zolltarifs vom 2. März 1861 [1]) mitgetheilt. Der wesentliche Inhalt derselben ist folgender:

1. Lithographirte Geschäftsanzeigen (handbills or showbills) gehören weder unter die Position des Art. 19, »Steindrücke und Kupferstiche, gebunden oder ungebunden«, noch unter die des Art. 22, »Fabrikate aus Papier, nicht anderweit vorgesehen«, sondern sind als »Drucksachen« in Gemäßheit des Art. 18 des Tarifs mit 15 pCt. ihres Werthes zu verzollen (Reskr. v. 9 Oktober 1861).

2. Wollene Jacken, nicht auf Stühlen gefertigt, sondern mit der Hand gestrickt, vorne offen, mit Knöpfen und gesäumten Knopflöchern und Taschen. Für diesen Artikel ist mit Unrecht »als Strumpfwaaren« der Zollsatz von 30 pCt. ad val. in Anspruch genommen; derselbe fällt unter die Position des Art. 13 Alinea 2, »fertige Kleidungsstücke jeder Art, ganz oder theilweise aus Wolle bestehend rc.«, hat also den Satz von 12 Cts. pro Pfund und außerdem 25 pCt. vom Werthe zu entrichten (Reskr. v. 21. Oktober 1861).

3. Cigarren. Der nach Art. 6 Alin. 2 des Zolltarifs zu dem spezifischen Zoll hinzutretende Zuschlag von 10 pCt. ad val. findet nicht blos auf diejenigen Cigarren, deren abgeschätzter Werth über 10 Doll. per Mille beträgt, sondern auch auf die billigeren Sorten Anwendung. Es müssen also, wenn der Preis des Fabrikats 5 Doll. oder weniger beträgt, 20 Cts. pro Pfund und 10 pCt. ad val.; wenn er zwischen 5 und 10 Doll. beträgt, 40 Cts. pro Pfund und 10 pCt. ad val. gezahlt werden (Reskr. v. 23. Oktober 1861).

4. Rundgußstahl in Rollen. Da diese Stahlgattung ihre runde Form durch Schmieden und Strecken, nicht aber durch Ziehen erhält, so kann dieselbe als Stahldraht (welcher nach Art. 7 Nr. 6 des Tarifs, wenn er nicht unter 1¼ Zoll im Durchmesser hat und zu 7 Cts. pro Pfund oder weniger abgeschätzt ist, 1½ Cts. pro Pfund zu zahlen hat) nicht betrachtet werden. Ebensowenig ist die Position »Stahl in Stäben« darauf anwendbar; der fragliche Artikel ist vielmehr als »Stahl in jeder Gestalt, nicht anderweit vorgesehen«, mit 20 pCt. ad val. zu verzollen (Reskr. v. 22. November 1861).

5. Seidene Schnürsenkel. Rücksichtlich dieser kommt die Position »Kleidungsstücke für Männer, Frauen oder Kinder aus jeglichem Stoffe, fertige oder ganz oder theilweise mit der Hand verfertigte, nicht anderweit vorgesehen« in Art. 22 des Zolltarifs vom 2. März 1861 nicht zur Anwendung. Gegenstände der gedachten Art haben vielmehr nach Art. 2 Alin. 2 der Akte vom 5. August 1861 [1]): (»Alle Fabrikate aus Seide, oder worin Seide dem Werthe nach den Hauptbestandtheil bildet«), den Satz von 40 pCt. ad val. zu entrichten (Reskr. v. 29. Nov. 1861).

6. Stücksammet, zur Fertigung von Knöpfen bestimmt. Nach Art. 23 des Tarifs vom 2. März 1861 ist »Lasting, Kameelgarnzeug, Seiden-, Twist- oder andere Zeugwaaren, lediglich zur Verfertigung von Schuhen, Pantoffeln, Stiefeln, Halbstiefeln, Gamaschen und Knöpfen in Streifen oder Mustern von entsprechender Gestalt und Größe zugeschnitten, ohne Verbindung mit Kautschuk« vom Eingangszoll befreit. Stücksammet zur Fertigung von Knöpfen bestimmt, fällt nicht unter die gedachte Position, muß vielmehr nach Art. 2 Abschn. 2 der Akte vom 5. August 1861: »Von allem Seidensammet, oder Seidensammet, worin Seide dem Werthe nach den Hauptbestandtheil bildet, im Werthe von 3 Doll. pro Quadrat-Yard und darunter«, mit 30 pCt. ad val. verzollt werden.

7. Wildfelle. Dieser Artikel fällt nicht unter die nach der Zusatzakte vom 5. August 1861 mit 10 pCt. ad val. belegte Position »Häute«, sondern ist in Gemäßheit der Position »von rohen Häuten und Fellen aller Art, gleichviel ob getrocknet, gesalzen oder gepökelt, nicht anderweit vorgesehen« (Art. 10 Abschn. 2 des Tarifs vom 2. März 1861), mit 5 pCt. ad val. zu verzollen (Reskr. v. 3. Dezember 1861).

8. Sattlerwaaren. Ketten, Zugketten rc. aus Draht oder Rundeisen gefertigt, unter Nr. 9 Drahtmaß, entrichten nach Art. 7 Abschn. 4 des Tarifs vom 5. März 1861 eine Eingangsabgabe von 25 pCt. ad val. Polirte Kinnketten dagegen fallen unter Art. 22 des genannten Tarifs: »Kutschen- und Pferdegeschirr aller Art, Sattlerarbeiten, Metallbeschläge an Kutschen und Pferdegeschirren, silberplattirt, von Messing, messingplattirt oder überzogen, einfach verzinnt, polirt oder lackirt, nicht anderweit vorgesehen,« zum Satze von 30 pCt. ad val.

[1]) H. A. 1861 I. S. 389.

[1]) H. A. 1861 II. S. 161.

Eingangsabgabe von Baumwollgeweben, welche mit Gummi auf Papier geklebt sind, in Spanien.

(Mon. univ. Nr. 86.)

Die Königin,

Nach Einsicht des Berichts, betreffend eine Abrechnung über 256 Pfd. Baumwollgewebe, mit Gummi auf Papier geklebt, um Planzeichnungen darauf zu machen oder zur Fabrikation von Couverts, welche den Bernhard Miota bei dem Zollamt von Alicante zur Ab-

fertigung vorgelegt und unter Nr. 5470 deklarirt hat, wogegen die Behörde sie, weil das gedachte Gewebe weniger als 26 Fäden hat, in Gemäßheit der Anmerkung 102 des Tarifs zu den Gegenständen des verbotenen Verkehrs rechnet;

In Betracht, daß diese Anmerkung mit den Positionen 1100 und 832 des Tarifs nicht im Einklange steht, von denen die eine gummirte Baumwollgewebe ohne Unterschied oder Beschränkung der Fädenzahl, die andere Papier aller Art, zur Einfuhr verstattet;

In Betracht, daß, sobald diese beiden Stoffe in getrocknetem Zustande zugelassen werden, es weder gerecht noch logisch begründet ist, ihre Einfuhr aus dem Grunde zu verbieten, weil sie mit einander in Verbindung gebracht sind;

In Betracht endlich, daß die gedachten Stoffe im Zustande des Zusammenhangs zu wichtigen gewerblichen Verwendungen dienen;

Hat auf den Vorschlag der General-Direktion des Zollwesens und der Tarife befohlen:

Die Anmerk. 102 des Tarifs aufzuheben und auf das in Rede stehende Gewebe und alle ähnlichen in Zukunft vorgelegten Gewebe von Baumwolle, welche mit Gummi auf Papier geklebt sind, ohne Unterschied der Fädenzahl, die im Art. 1100 des Tarifs bezeichneten Abgaben anzuwenden, unter welchen die besagten Gewebe demnach begriffen werden sollen.

Madrid, den 18. Februar 1862.

(Nach Art. 1100 des Spanischen Zolltarifs haben Baumwollgewebe, gummirt und ausschließlich für den Musterdruck und für Planzeichnungen zugerichtet, je nach der importirenden Flagge, 1 Fr. 47 Cent. oder 1 Fr. 76 Cent. pro Kilogr. zu zahlen).

Statistik.

Frequenz der Provinzial-Gewerbeschulen in Preußen am Schlusse des Jahres 1861.

Zahl der Schüler: 1159.

Nach ihrer Konfession:

evangelisch	835
katholisch	313
Juden	8
Mennoniten	3
	1159

Nach ihrer Berufsart:

Kaufleute resp. Fabrikanten	27
Berg- und Hüttenleute (Glashüttenleute, Porcellanfabrikanten)	62
Techniker, Ingenieure (Werkmeister)	11
Feldmesser (Geometer)	2
Mechaniker resp. Maschinenbauer	422
Wagenbauer	1
Orgelbauer	1
Mühlenbauer	17
Schiffbauer	12
Chemiker	55
Färber resp. Bleicher	6
Apotheker	1
Destillateure	2
Bierbrauer	6
Zuckersieder	1
Gerber resp. Lederzurichter	1
Landwirthe (Oekonomen)	32
Militairs	6
Maler resp. Photographen	1
Steinmetz	1
Baufach	72
Bauhandwerker (Maurer, Zimmerleute)	224
Schieferdecker resp. Dachdecker	2
Tischler	4
Töpfer	4
Schlosser	14
Schmiede (Kupfer- u. Schmiede)	2
Müller	4
Noch unbestimmt	166
	1159
Im Jahre 1860 waren	1240
Also 1861 weniger	81

Handel und Schifffahrt Schwedens im Jahre 1860.

(Schluß.)

7. Niederlande.

Hauptsächlich in Folge einer erhöhten Einfuhr von Rohzucker stieg der Werth des Imports, welcher im Jahre 1859 1,655,000 Rthlr. ausmachte, im Jahre 1860 auf 3,286,000 Rthlr. Dies ist auch die größte Einfuhr, die je in einem Jahre aus diesem Lande stattgefunden hat, und übersteigt mit 393,000 Rthlr. den Werth der Einfuhr daher im Jahre 1856, welcher der bedeutendste ist, der bis dahin vorgekommen war. Die Einfuhr des Jahres 1860 wurde mit 18 Schwedischen Schiffen für 605,000 Rthlr., mit 41 Niederländischen für 2,086,000 Rthlr. und mit 1 Norwegischen, 3 Finnischen, 4 Preußischen, 2 Dänischen und 6 Hannoverschen für zusammen 595,000 Rthlr. bewerkstelligt.

Die Ausfuhr hat sich nicht in demselben Maaße vermehrt. Sie berechnet sich für das Jahr 1860 auf 2,753,000 Rthlr. und übersteigt zwar mit 772,000 Rthlr. den Export des Jahres 1859, ist auch größer als der Export von 1857 und 1858, ist aber von geringerem Werthe als die Ausfuhr sowohl des Jahres 1856 als des Jahres 1855, in welchem letzteren die Ausfuhr nach den Niederlanden auf den bedeutenden Betrag von 8,586,000 Rthlr. stieg. An der Ausfuhr im Jahre 1860 nahmen 51 Schwedische Schiffe mit 828,000 Rthlr. und 26 Norwegische mit 200,000 Rthlr. Theil. Im Uebrigen wurden mit 46 Niederländischen Schiffen für 1,135,000 Rthlr. und mit 2 Finnischen, 22 Dänischen, 1 Hamburgischen und 21 Hannoverschen zusammen für 590,000 Rthlr. ausgeführt.

Die Einfuhr bestand hauptsächlich in folgenden Waaren-Quantitäten:

		1859	1860
Arrak	Pfd. Alkohol	268,147	481,400
Farbewaaren, Indigo	Pfd.	819	437
nicht spezifizirte	Rthlr.	79,860	59,742
Häute und Felle, unbereitete, trockene	Ctr.	856	763
anderer Art	„	678	831
Oel	Pfd.	343,138	164,250
Käse	Ctr.	9,597	9,351
Papier, Schreib-	Pfd.	16,934	14,330
Wein, in Fässern	„	61,921	95,855
„ Flaschen	Kannen	1,180	2733
Tabak, in Blättern	Pfd.	65,962	68,364

		1859	1860
Zucker, raffinirter	Pfd.	142,839	281,137
roher	„	1,334,198	6,899,477
Kaffee	„	883,702	763,459
Cichorienwurzeln	„	204,888	546,939
Reis ꝛc.	„	126,542	114,750
Schwefelsäure	„	223,079	46,430
Zink, unbearbeiteter, und Blech	„	19,980	110,832

Ausgeführt wurden nach den Niederlanden:

Alaun	Ctr.	170	—
Eisen, Stab-	„	35,850	36,811
Reif-, Bolzen ꝛc.	„	1,193	497
in Gänzen	„	660	7,661
Stahl	„	8,900	9,556
Theer	„	53,571	29,275
Getreide	Kubf.	650,484	689,031
Bretter und Planken	Dzd.	2,835	6,062
Balken und Sparren	Std.	1,440	12,159
Zinkblende	Rthlr.	—	Pfd. 1,414,000

Der Schwedisch-Norwegische General-Konsul zu Amsterdam theilt mit, daß der Preis von geschnittenem Nutzholz, der Anfang des Jahres 1860 und Frühjahr fest war, sich später nicht halten konnte, hauptsächlich in Folge des während des Sommers herrschenden ungünstigen und nassen Wetters, bei dem die Partien gelöscht und aufgestapelt worden waren, wodurch die verschiedenen Qualitäten nach kurzer Zeit mehr oder weniger verschlechtert wurden. Von Schwedischem Eisen wurden verschiedene Partien eingeführt, welche wie im Jahre vorher theils zum Transithandel bestimmt, theils von Detaillisten für den eigenen Bedarf beordert worden waren. Für die gewöhnlichen, für den Amsterdamer Markt geeigneten Qualitäten von Schwedischem Eisen wurde der Preis mit 15 Fl. pro 100 Kilogr. notirt. Die Zufuhr von Theer war äußerst gering, und es wurde die ganze, während des Jahres eingeführte Quantität, sowie der Bestand von dem Vorrathe des vorhergehenden Jahres oder zusammen 10,337 ganze oder 884 halbe Tonnen zu steigenden Preisen, nämlich von 198 bis 225 Fl. pro Last von 13 ganzen Tonnen, und von 151 bis 233 Fl. pro Last von 26 halben Tonnen, verkauft.

8. Belgien.

Nachdem die Einfuhr im Jahre 1859 auf den ungewöhnlich hohen Betrag von 865,000 Rthlr. gestiegen war, ging solche im Jahre 1860 wieder auf 581,000 Rthlr. herab, welcher Einfuhrwerth dennoch höher ist, als der für dieses Land während irgend eines Jahres vor 1859 vorgekommene. Mit 28 Schwedischen Fahrzeugen wurden im Jahr für 423,000 Rthlr. Waaren, mit 4 Norwegischen für 27,000 Rthlr. und mit 1 Dänischen, 1 Hannoverschen und 1 Niederländischen für zusammen 131,000 Rthlr. eingeführt.

Der Werth der Ausfuhr, welcher im Jahre 1859 zu 1,784,000 Rthlr. oder zu dem höchsten Betrage geschätzt wurde, zu welchem der Export von Belgien bis dahin während irgend eines Jahres gestiegen war, ist während des Jahres 1860 hauptsächlich in Folge einer erhöhten Ausfuhr von Getreide auf 2,124,000 Rthlr. berechnet worden. Der bedeutendste Theil des ausgeführten Getreides bestand in Gerste, wovon 188,703 Kubikfuß ausgeführt wurden. Im Uebrigen wurden 115,604 Kubikfuß für Roggen, 91,585 Kubikfuß für Weizen und 53,404 Kubikfuß Hafer verschifft. Die Ausfuhr wurde im Jahre 1860 von 37 Schwedischen Schiffen für 690,000 Rthlr., von 58 Norwegischen für 724,000 Rthlr. und von 1 Finnischen, 1 Preußischen, 27 Dänischen, 2 Mecklenburgischen, 6 Hannoverschen und 5 Niederländischen für zusammen 710,000 Rthlr. bestritten.

Von folgenden Haupt-Artikeln wurden eingeführt:

		1859	1860
Häute, unbereitete, trockene	Ctr.	460	1,567
anderer Art	„	1,224	876
Salzsäure	Pfd.	1,245	986
Papier, Post-	„	14,724	16,680
Schreib-	„	6,374	9,263
Kaffee	„	317,208	57,772
Zucker, raffinirter	„	903,231	356,515
Fensterglas	„	835,669	328,981
Stearinlichte	„	366	53,243
Oel	„	7,071	102,849
Bleiweiß	„	127,597	168,612
Farbeholz	Rthlr.	400	47,465
Zink, unbearbeitet und Blech	Pfd.	—	118,678
Schwefelsäure	„	21,615	116,222

Nach Belgien wurden hauptsächlich ausgeführt:

		1859	1860
Eisen, Stab-	Ctr.	6,334	7,103
Theer	„	19,754	14,509
Holzwaaren, Balken und Sparren	Std.	5,472	21,438
Bretter und Planken	Dzd.	44,627	30,080
Getreide	Kubf.	364,272	449,296

9. Großbritannien und Irland.

Die Einfuhr, welche im Jahre 1859 zu 15,733,000 Rthlr. geschätzt wurde, berechnete sich im Jahre 1860 auf 16,549,000 Rthlr. Unter den Artikeln, wovon während des verflossenen Jahres größere Quantitäten als gewöhnlich aus England eingeführt wurden, nimmt Baumwolle den ersten Platz ein. Die Einfuhr derselben betrug 7,183,185 Pfd. und war somit eben so bedeutend wie im Jahr 1855, wo von dieser Waare aus England 7,297,907 Pfd. oder die größte Quantität eingeführt wurde, die je in einem Jahre aus diesem Lande vorgekommen ist. Im Jahre 1847, wo zuerst eine Einfuhr von Wolle aus England stattfand, wurden von diesem Artikel 5249 Pfd. eingeführt, im Jahre 1860 ist diese Einfuhr auf 590,726 Pfd. gestiegen und dies ist zugleich die größte Einfuhr, die bisher je vorgekommen ist. Die Einfuhr von Rohzucker übersteigt im Jahre 1860 die Einfuhr des vorhergehenden Jahres um 1,788,622 Pfd. und ist bedeutender als die Einfuhr irgend eines vorhergegangenen Jahres. Dagegen ist die Einfuhr von weißem baumwollenen Garn, welche im Jahre 1855 4,536,282 Pfd. erreichte, in den späteren Jahren in der Abnahme begriffen gewesen und betrug im Jahre 1860 nicht mehr als 832,431 Pfd.

Der Waarentransport wurde im Jahre 1860 von 719 Schwedischen Schiffen für 4,409,000 Rthlr., von 216 Norwegischen für 840,000 Rthlr., von 215 Britischen für 9,671,000 Rthlr. und von 10 Finnischen, 1 Russischen, 18 Preußischen, 66 Dänischen, 26 Mecklenburgischen, 2 Lübischen, 2 Hamburgischen, 61 Hannoverschen, 29 Niederländischen und 11 Französischen für zusammen 1,629,000 Rthlr. besorgt.

Der Werth der Ausfuhr Schwedens nach England ist im Jahre 1860 bedeutender gewesen, als in irgend einem Jahre vorher und berechnet sich auf 41,710,000 Rthlr. Dieser Exportwerth, welcher um 9,310,000 Rthlr. größer ist, als die Ausfuhr im Jahre 1859, übersteigt um 1,952,000 Rthlr. den früheren oder den im Jahre 1855 erreichten höchsten Werth der Ausfuhr nach dem gedachten Lande, und beträgt ungefähr 48½ pCt. des berechneten Werthes der gesammten Ausfuhr des Reichs im letzten Jahre. Von mehreren der wesentlichsten Exportartikel war auch die im Jahre 1860 ausgeführte Menge größer als während eines vorhergegangenen Jahres. So wurden in dem fraglichen Jahre 1,222,579 Ctr. Stabeisen ausgeführt, die 216,000 Ctr. mehr ausmachen, als die höchste Menge, die bis dahin in irgend einem Jahre nach England ausgeführt worden. Der be-

deutendste Export von Stahl, der früher in irgend einem Jahre nach demselben Lande stattgefunden hat, kam 1859 vor, wo von diesem Artikel 70,184 Ctr. ausgeführt wurden. Im Jahre 1860 hat die Ausfuhr von Stahl die Menge von 102,822 Ctr. erreicht, nach der Angabe des Schwedisch-Norwegischen General-Konsuls in London betrug jedoch der dortige Mittelpreis von Schwedischem Stahl in dem gedachten Jahre nur 16 bis 17 Pfd. Sterling pro Tonne, während im vorhergehenden Jahre dieser Preis mit 18½ bis 20 Pfd. Sterling pro Tonne notirt wurde. Die Ausfuhr von Brettern und Planken war zwar nicht eben so bedeutend wie die gleiche Ausfuhr in den Jahren 1855 und 1856, überstieg aber doch mit ungefähr 87,000 Dtzd. die im Jahre 1859 ausgeführten Quantiäten geschnittener Waare und in noch größerem Maße die Ausfuhr von 1857 und 1858. Dagegen ist die Ausfuhr von Hafer und Gerste von noch größerem Umfange gewesen, als in irgend einem früheren Jahre. Von der ersteren dieser Getreidearten wurden im letzten Jahre 6,006,822 Kubikfuß oder 834,102 Kubikfuß mehr als 1859 ausgeführt, und von Gerste wurden 1,483,233 Kubikfuß verschifft, welche Quantität die Ausfuhr von 1859 um 373,696 Kubikfuß übersteigt. Von Weizen wurden 327,011 Kubikfuß oder 110,391 Kubikfuß weniger als 1859 ausgeführt. Der Artikel Zündhölzchen, welcher in letzterer Zeit den Gegenstand einer bedeutenden Ausfuhr aus Schweden nach England ausmachte, ist im letzten Jahre in den Zoll-Tabellen unter besonderer Rubrik aufgeführt, und die in diesem Jahre nach England expedirten Quantitäten werden zu einem Werthe von 431,945 Rthlr. berechnet.

Die Ausfuhr wurde im Jahre 1860 von 906 Schwedischen Schiffen für einen Werth von 18,488,000 Rthlr., von 640 Norwegischen für 9,333,000 Rthlr., von 305 Britischen für 7,307,000 Rthlr. und von 28 Finnischen, 2 Russischen, 39 Preußischen, 264 Dänischen, 51 Mecklenburgischen, 1 Lübischen, 9 Hamburgischen, 123 Hannoverschen, 68 Niederländischen, 1 Französischen, 1 Spanischen, 1 Italienischen und 1 Nordamerikanischen für zusammen 5,892,000 Rthlr. bewerkstelligt.

Um den bedeutenden Zuwachs nachzuweisen, welchen die Ausfuhr Schwedens nach England während der letztverflossenen 10 Jahre gefunden hat, theilt das Kollegium mit, daß die gesammte Tragfähigkeit der Fahrzeuge, welche während der Jahre 1841—1850 zur Besorgung dieses Exports verwendet worden, im Durchschnitt jährlich 57,432 Lasten betragen haben, daß dagegen während der Jahre 1851—1860 zur Beförderung dieses Exports Schiffe von einer Gesammt-Tragfähigkeit von durchschnittlich 167,146 Lasten erforderlich gewesen sind. Von 118,759 Lasten, so viel die Tragfähigkeit im Jahre 1851 ausmachte, stieg sie im Jahre 1860 auf 239,255 Lasten.

Die direkte Einfuhr aus Großbritannien und Irland hat hauptsächlich aus folgenden Waarenquantitäten bestanden:

		1859	1860
Baumwolle	Pfd.	3,691,000	7,188,185
Baumwollengarn, weißes	„	913,769	832,431
Gewebe, wollene	„	301,752	286,010
baumwollene	„	270,034	243,678
leinene, auch Hanf-, Segel- und Zelttuch	„	22,118	32,987
Zucker, roher	„	3,148,137	4,936,759
Farbewaaren, Indigo	„	78,508	77,485
Bleiweiß rc.	„	153,208	245,707
nicht spezifizirte	Rthlr.	183,295	137,880
Steinkohlen	Kubf.	11,814,088	11,770,529
Häute und Felle, unbereitete trockene, ungesalzene	Ctr.	1,749	1,565
gesalzene	„	3,383	6,282
naßgesalzene	„	3,046	3,422
Sohlleder	Pfd.	10,564	44,643
Geräthschaften und Maschinen	Rthlr.	910,611	853,991

		1859	1860
Stahl	Pfd.	70,193	75,987
Wolle	„	449,783	590,720
Kameel- und wollenes Garn, weißes	„	122,865	155,047
Farbeholz	Rthlr.	40,650	63,965
Kaffee	Pfd.	289,754	171,710
Reis rc.	„	726,494	145,631
Eisenbahnschienen	Rthlr.	108,495	9,369
Eisenbahn-Effekten	„	280,801	547,058
Oel	Pfd.	2,089,788	2,411,655
Guano	Rthlr.	224,150	101,806
Pfeffer	Pfd.	132,879	164,569
Silber, unverarbeitetes	Ort	13,600	—
Dampfmaschinen und Dampfkessel	Rthlr.	61,820	93,811
Wein	Pfd.	167,267	202,376

Nach Großbritannien und Irland wurden ausgeführt:

		1859	1860
Eisen, Roh-	Ctr.	185,270	152,914
Stab-	„	968,015	1,222,579
Roheisen zum Umschmelzen und Pflugschaar-	„	13,541	41,875
Band-, Bolzen-, Gitter-, Zain-, Nägel- u. div. Schmiedeeisen	„	3,219	4,346
Brucheisen	„	29,501	15,630
Stahl	„	70,184	102,822
Kupfer, rohes oder gares	„	265	1,642
Thierknochen	„	7,260	2,243
Oelkuchen	„	21,283	27,597
Theer	„	19,348	33,566
Getreide, Hafer	Kubf.	5,172,720	6,006,822
Weizen	„	437,402	327,011
Gerste	„	1,109,537	1,483,233
Erbsen	„	133,212	100,323
Wicken	„	5,576	4,541
Roggen	„	25,780	37,368
Holzwaaren, Bretter und Planken	Dtzd.	441,304	528,450
Balken und Sparren	Stck.	283,707	250,030
Masten und Spieren	„	6,493	5,690
verschiedene Holzwaaren	Rthlr.	73,014	134,964
Brettenden	„	205,369	133,127
Schwellen (Eisenbahn-)	Dtzd.	1,671	—
Hummer	Stck.	9,800	128,952

Außerdem wurden im Jahre 1860 nach England ausgeführt: 368,220 Pfd. Zinkblende und 38,045 Kubf. Mengekorn.

10. Frankreich.

Der Werth der im Jahre 1859 direkt aus Frankreich nach Schweden eingeführten Waaren wird zu 2,374,000 Rthlr. berechnet, wogegen der Werth der direkten Einfuhr im Jahre 1860 nur auf 1,792,000 Rthlr. angegeben ist. Unter den eingeführten Waaren kommen während der zwei letztverflossenen Jahre nicht unbedeutende Quantitäten Zucker vor, wovon, wie die nachfolgende Vergleichung ergiebt, im Jahre 1860 über zwei Millionen Pfd. oder nahezu zwei Drittel der gesammten Einfuhr ins Land während dieses Jahres. In 25 Schwedischen Schiffen wurden für 967,000 Rthlr., in 8 Norwegischen für 202,000 Rthlr., in 14 Französischen für 510,000 Rthlr. und in 1 Finnischen, 1 Dänischen und 1 Niederländischen für zusammen 113,000 Rthlr. eingeführt.

Die Ausfuhr ist für das Jahr 1859 zu 7,679,000 Rthlr. angenommen und berechnet sich für 1860 auf 7,705,000 Rthlr. Die Ausfuhr dieses letzteren Jahres wurde von 88 Schwedischen Schiffen für 2,163,000 Rthlr., von 405 Norwegischen für 4,796,000 Rthlr., von 103 Französischen für 611,000 Rthlr. und von 8 Finnischen, 4 Preußischen, 12 Dänischen,

2 Mecklenburgischen, 1 Niederländischen, 1 Englischen und 1 Spanischen für zusammen 135,000 Rthlr. bewerkstelligt.

Während der Jahre 1841—1850 hat die gesammte Tragfähigkeit der Schiffe, mittelst deren Waaren aus Schweden nach Frankreich exportirt wurden, durchschnittlich jährlich 36,607 Lasten betragen. Für die Jahre 1851—60 steigt die Tragfähigkeit der zu diesem Export verwendeten Schiffe im Durchschnitt jährlich auf 51,037 Lasten.

Direkt aus Frankreich wurden eingeführt und verzollt:

		1859	1860
Wein, in Fässern	Pfd.	1,362,157	1,166,445
in Flaschen	Kannen	26,987	32,285
Cognak	„ Alkoh.	184,082	187,201
Pflaumen und Zwetschen	„	494,196	341,930
Mandeln	„	46,228	44,089
Kork	„	13,035	14,739
Seife	Pfd.	67,817	72,257
Salz	Kubf.	119,638	173,694
Oel	Pfd.	16,923	140,580
Terpentinöl	„	28,620	8,197
Porzellan, echtes, vergoldet und bemalt	„	577	1,611
Weberdisteln	Rthlr.	35,500	59,600
Kaffee	Pfd.	1,075,443	500,900
Zucker	„	1,187,783	2,268,225
Schwefelsäure	„	132,146	107,866

Von folgenden Artikeln wurden ausgeführt:

		1859	1860
Eisen, Stab-	Ctr.	135,580	128,349
Band-, Bolzen-, Gitter-, Zain-	„	2,488	848
Stahl	„	6,100	1,333
Holzwaaren, Bretter und Planken	Dtzd.	316,251	298,964
Balken und Sparren	Stck.	30,182	66,385
Masten und Spieren	„	3,511	3,878
Pech	Ctr.	476	308
Theer	„	6,232	3,284
Hafer	Kubf.	278,925	6

Außerdem wurden im Jahre 1860 unter Anderem ausgeführt: 31,645 Kubf. Weizen, 2595 Pfd. Eisen- und Stahldraht, 32,000 Pfd. Zinkblende.

11. Portugal.

Im Jahre 1859 berechnete sich der Werth der aus Portugal direkt eingeführten Waaren auf 387,000 Rthlr. und für 1860 wird derselbe zu 516,000 Rthlr. angegeben, nämlich 411,000 Rthlr. in 51 Schwedischen Schiffen, für 12,000 Rthlr. in 3 Norwegischen, für 22,000 Rthlr. in 1 Portugiesischen und für zusammen 71,000 Rthlr. in 1 Niederländischen und 1 Englischen.

Der Werth der direkten Ausfuhr betrug im Jahre 1859 1,385,000 Rthlr. und erreicht für das Jahr 1860 den von 1,385,000 Rthlr. In 40 Schwedischen Schiffen wurden für 1,261,000 Rthlr., in 7 Norwegischen für 128,000 Rthlr. und in 2 Englischen für 8000 Rthlr. ausgeführt.

Aus Portugal wurden hauptsächlich eingeführt:

		1859	1860
Salz	Kubf.	612,989	522,616
Wein in Fässern	Pfd.	378,618	377,687
in Flaschen	in Flaschen Kannen	659	1,584
Korkrinde	Rthlr.	69,716	89,703

Nach Portugal wurden ausgeführt:

	1859	1860
Eisen, Stab-	55,772	79,278
Band-, Zain-, Bolzen-, Gitter-	4,956	7,838
Blech	694	314
Stahl	10,562	11,671
Holzwaaren, Bretter und Planken	15,952	8,449
Balken und Sparren	3,831	1,233
Masten und Spieren	394	185
Theer	2,486	3,414

Außerdem wurden im Jahre 1860 unter Anderem ausgeführt: 7976 Kubf. Hafer.

12. Spanien.

Für das Jahr 1859 ist die Einfuhr zu 586,000 Rthlr. angenommen und im Jahr 1860 stieg der Werth der aus Spanien eingeführten Waaren auf 677,000 Rthlr. Hiervon wurden mit Schwedischen Schiffen für 492,000 Rthlr. und mit 2 Dänischen und 2 Hannöverschen für zusammen 185,000 Rthlr. eingeführt.

Der Werth der Ausfuhr, welcher im Jahre 1859 1,658,000 Rthlr. betrug, ist in Folge einer vermehrten Ausfuhr von Holzwaaren auf 2,835,000 Rthlr. gestiegen, welcher Betrag der höchste ist, den der Werth der Ausfuhr nach Spanien in irgend einem Jahre erreicht hat. In 66 Schwedischen Schiffen wurden im Jahre 1860 Waaren zum Werthe von 1,568,000 Rthlr. und in 57 Norwegischen, 2 Dänischen, 2 Mecklenburgischen und 3 Hamburgischen zusammen für 1,267,000 Rthlr. ausgeführt.

Die Einfuhr bestand hauptsächlich aus folgenden Waarenquantitäten:

		1859	1860
Salz	Kubf.	797,201	893,550
Rosinen	Pfd.	615,126	537,427
Feigen	„	143,899	150,305
Apfelsinen	„	3,513	2,571
Citronen	„	21,077	28,458
Mandeln	„	6,125	2,601
Wein in Fässern	„	342,278	335,905
„ Flaschen	Kannen	91	20
Oel	Pfd.	316,319	47,925
Pomeranzen und Schalen	„	93,763	74,947
Blei, unbearbeitetes, in Blöcken und Rollen	Ctr.	405	169

Im Jahre 1860 wurden aus Spanien außerdem unter Anderem eingeführt: 41,375 Pfd. Rohr und 150 Ctr. Speck.

Ausgeführt wurden nach Spanien unter Anderem:

		1859	1860
Bretter und Planken	Dtzd.	48,423	62,465
Balken und Sparren	Stck.	18,593	30,075
Masten und Spieren	„	759	763
Theer	Ctr.	1,313	471
Stabeisen	„	—	384

Daneben wurden im Jahre 1860 nach Spanien unter Anderem ausgeführt: 21,187 Ctr. Roheisen, 1,190 Ctr. Brucheisen und 100 Ctr. Stahl.

13. Uebrige Länder am Mittelländischen und Adriatischen Meere und an der nördlichen Küste von Afrika.

a. Gibraltar und Malta. Im Jahre 1860 ist eine Einfuhr von daher nicht vorgekommen. Der Werth der in diesem Jahre nach jenen Orten ausgeführten Waaren berechnet sich auf 263,000 Rthlr. oder auf 110,000 Rthlr. mehr als der Werth der Ausfuhr des vorhergegangenen Jahres. Die Ausfuhr bestand hauptsächlich aus 22,385 Dtzd. Bretter und Planken, 2015 Stck. Balken und Sparren, 162 Stck. Masten und Spieren, sowie 1462 Ctr. Stabeisen. Mit Schwedischen Schiffen wurden für 99,000 Rthlr. und mit 10 fremden für 164,000 Rthlr. ausgeführt.

b. Italien. Die Einfuhr aus sämmtlichen Italienischen Ländern, mit Ausschluß der Oesterreichischen Häfen, betrug im Jahr 1859 im Werthe 470,000 Rthlr. und stieg im Jahre 1860 auf 578,000 Rthlr. Im letztgenannten Jahre wurden in 28 Schwedischen Schiffen Waaren zum Werthe von 454,000 Rthlr. eingeführt, nämlich für 70,000 Rthlr. aus dem Königreich Sardinien, für 50,000 Rthlr. aus Toskana und für 329,000 Rthlr.

aus beiden Sicilien. In 2 Norwegischen, 2 Dänischen und 1 Hannoverschen Fahrzeug wurden in dem gedachten Jahre zusammen aus Italien für 124,000 Rthlr. eingeführt.

Der Werth der Ausfuhr nach den fraglichen Ländern, welcher im Jahre 1859 359,000 Rthlr. betrug, ist auch im Jahre 1860 gestiegen und wird zu 986,000 Rthlr. berechnet. In 11 Schwedischen Schiffen wurden Waaren zum Werthe von 236,000 Rthlrn. nach dem Königreich Sardinien, für 135,000 Rthlr. nach Toskana und für 158,000 Rthlr. nach beiden Sicilien, sowie mit 7 Norwegischen, für überhaupt 457,000 Rthlr. ausgeführt.

Aus den vorgenannten Italienischen Ländern wurden eingeführt:

		1859	1860
Salz	Kubf.	376,617	449,230
Oel	Pfd.	337,777	564,017
Wein	„	49,294	58,675
Lakritzen	„	96,876	100,809
Mandeln	„	157,514	183,789
Weinstein, roh oder gereinigt	„	12,030	16,186
Apfelsinen	„	274,072	295,901
Reis ꝛc.	„	27,830	16,535
Schwefel	„	149,186	211,570

Nach diesen Ländern wurden ausgeführt:

		1859	1860
Eisen, Stab-	Ctr.	6004	9776
Band-, Bolzen-, Gitter- und Zain-	„	67	27
Holzwaaren, Bretter und Planken	Dtzd.	4390	8312
Balken und Sparren	Stck.	10	255
Masten und Spieren	„	7	356
Theer	Ctr.	1988	2290
Stahl	„	4072	6460
Pech	„	900	1476
Kanonen	„	5280	9907

c. Aus Oesterreichischen Häfen wurden im Jahre 1860 Waaren zu dem berechneten Werthe von 249,000 Rthlr., und zwar mit 3 Schwedischen Schiffen für 129,000 Rthlr. und mit 1 Niederländischen für 120,000 Rthlr. eingeführt. Unter den eingeführten Waaren kamen vor: 44,782 Pfd. Anis, 24,162 Pfd. Fenchel, 181,441 Pfd. Rosinen, 21,874 Pfd. Korinthen, 19,352 Pfd. Lorbeerblätter, 49,436 Pfd. Feigen, 211,570 Pfd. Sicilianischer Schwefel, 398,025 Pfd. raffinirter Zucker.

Nach den genannten Häfen wurden im Jahre 1860 in 2 fremden Fahrzeugen 6704 Ctr. Theer, 707 Ctr. Stabeisen, 37 Ctr. Bandeisen und 24 Ctr. Stahl zu einem Gesammtwerthe von 25,000 Rthlr. ausgeführt.

d. Zwischen Schweden und Griechenland hat, wie auch im vorhergehenden Jahre, eine direkte Handelsverbindung nicht stattgefunden.

e. Auch aus der Türkei ist im Jahre 1860 eine direkte Einfuhr nicht vorgekommen; doch sind in dem gedachten Jahre aus Schweden nach Smyrna in einem Norwegischen Schiffe 5527 Ctr. Stabeisen zu einem Werthe von 61,000 Rthlr. ausgeführt worden.

f. Algerien. Der Werth der Ausfuhr, welcher im Jahre 1858 zu 790,000 Rthlr. angenommen wurde, sich aber im Jahre 1859 auf 452,000 Rthlr. verminderte, ist im Jahre 1860 wieder gestiegen und zu 892,000 Rthlr. berechnet worden, wovon 621,000 Rthlr. auf 26 Schwedische und 19 Norwegische Schiffe kommen.

Nach Algerien wurden ausgeführt:

		1859	1860
Eisen, Stab-	Ctr.	6,526	4,723
Band-, Bolzen-, Gitter-, Zain-	„	422	547
Holzwaaren: Balken und Sparren	Stck.	6,610	9,191
Masten und Spieren	„	129	389
Bretter und Planken	Dtzd.	13,005	25,847

g. Nach Tunis wurden im Jahre 1860 direkt aus Schweden Waaren zum Werthe von 156,000 Rthlr. ausgeführt, nämlich in 3 Schwedischen Schiffen für 42,000 Rthlr. und in 4 Norwegischen für 114,000 Rthlr. Die exportirten Waaren bestanden hauptsächlich in 407 Ctr. Stabeisen, 3383 Dtzd. Bretter und Planken, 477 Stck. Balken und Sparren und 32 Stck. Masten und Spieren.

14. Nord-Amerika und Westindien.

a. Vereinigte Staaten. Nachdem die Einfuhr im Jahre 1856 auf nahezu 7 Mill. Rthlr. gestiegen war und 1857 fast 6¼ Mill. Rthlr. erreichte, hatte dieselbe sich im Jahre 1858 auf 2,902,000 Rthlr. vermindert. Im Jahre 1859 stieg der Werth der Einfuhr aus den Vereinigten Staaten wieder auf 1,518,000 Rthlr. und im Jahre 1860 ist derselbe anderweit gestiegen und zu 6,482,000 Rthlr. berechnet worden. Wie sich aus der nachfolgenden Vergleichung ergiebt, so ist die Einfuhr von Baumwolle aus den gedachten Staaten, obgleich sie die bedeutende Quantität nicht erreicht, welche im Jahre 1856 eingeführt wurde, gleichwohl sehr bedeutend gewesen und hat die Einfuhr des vorhergegangenen Jahres um 600,000 Pfd. überstiegen. An der Einfuhr des Jahres 1860 betheiligten sich 9 Schwedische Schiffe mit einem Waarenwerthe von 1,373,000 Rthlr. Im Uebrigen wurde die Einfuhr von 3 Norwegischen Schiffen für 733,000 Rthlr., von 14 Nordamerikanischen für 3,391,000 Rthlr. und von 1 Englischen für 985,000 Rthlr. bestritten.

Die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten, welche im Jahre 1859 zu 2,878,000 Rthlr. angenommen wurde, berechnet sich für das Jahr 1860 zu 2,660,000 Rthlr. Nach einer Durchschnittsberechnung hat die Ausfuhr nach diesen Staaten während der letztverflossenen zehn Jahre in runden Zahlen jährlich 2,677,000 Rthlr. betragen. Während der Jahre 1841—50 erreichte der Werth der nach denselben ausgeführten Waaren durchschnittlich den Betrag von 2,852,000 Rthlr. jährlich. Im Jahre 1860 wurde die Ausfuhr von 10 Schwedischen Schiffen für 786,000 Rthlr., von 2 Norwegischen für 118,000 Rthlr., von 17 Nordamerikanischen für 1,589,000 Rthlr. und von 1 Hannoverschen für 167,000 Rthlr. bestritten.

Von folgenden Haupt-Einfuhr-Artikeln aus den Vereinigten Staaten wurden verzollt:

		1859.	1860.
Tabak in Blättern	Pfd.	357,742	633,541
in Stengeln	„	301,075	462,188
Reis	„	12,739	16,402
Thran und Speck	„	—	—
Farbeholz	Rthlr.	14,200	2,080
Pfeffer	„	11,602	15,116
Baumwolle (eingeführt)	Pfd.	10,055,388	10,659,456

und gelagert:

		1859		1860	
		in der Niederlage.	auf dem Kreditlager.	in der Niederlage.	auf dem Kreditlager.
Reis	Pfd.	—	—	—	16,177
Tabak in Blättern	„	117,310	675,715	129,204	575,635
in Stengeln	„	77,972	871,188	1,859,369	788,791

Nach den Vereinigten Staaten wurden ausgeführt:

		1859.	1860.
Eisen, Stab-	Ctr.	292,478	229,601
Band- ꝛc.	„	1,244	3,554
Pflugschaar-	„	419	—
Blech	„	370	884
Stahl	„	1,204	252

b. Canada. Im Jahre 1860 sind direkt aus Schweden nach Quebeck in 1 Schwedischen Schiffe Eisenwaaren zu dem berechneten Werthe von 25,000 Rthlr. verschifft worden.

c. Westindien. Der Werth der Einfuhr von den westindischen Inseln berechnet sich im Jahre 1859 auf 2,130,000 Rthlr. und wird für das Jahr 1860 zu 2,209,000 Rthlr. angenommen. In 6 Schwedischen Fahrzeugen wurden im letztgenannten Jahre für 979,000 Rthlr. Waaren, sowie in 1 Norwegischen, 1 Preußischen, 1 Dänischen, 2 Englischen und 4 Spanischen für 1,230,000 Rthlr. eingeführt.

Direkt aus Westindien gingen ein:

		1859.	1860.
Zucker: auf Kreditlager	Pfd.	9,211,903	11,122,084
verzollt	„	7,556,767	9,185,509

15. Süd-Amerika.

a. Brasilien. Der Werth der Einfuhr, welcher im Jahre 1859 auf 5,413,000 Rthlr. berechnet wurde, ist im Jahr 1860 auf 4,429,000 Rthlr. herabgegangen. Dieser letztere Import wurde in 22 Schwedischen Schiffen mit einem Werthe von 2,290,000 Rthlr. und in 1 Norwegischen, 1 Finnischen, 8 Dänischen, 1 Hamburgischen, 2 Hannoverschen, 1 Niederländischen und 2 Englischen Schiffen mit einem Werthe von zusammen 2,139,000 Rthlr. bewerkstelligt.

Der Werth der für das Jahr 1859 zu 845,000 Rthlr. aufgenommenen Ausfuhr sank im Jahr 1860 auf 653,000 Rthlr. Hiervon wurden in 17 Schwedischen Fahrzeugen für 628,000 Rthlr. und in 1 Dänischen und 1 Hannoverschen für zusammen 25,000 Rthlr. ausgeführt.

Von nachgenannten aus Brasilien eingegangenen Waaren wurden verzollt:

		1859.	1860.
Kaffee	Pfd.	5,535,494	8,527,072
Zucker, roher	„	12,830,107	5,362,938
Häute und Felle:			
unbereitete, trockene, ungesalzene	Ctr.	1,918	3,572
gesalzene	„	6,690	7,320
anderer Art	„	—	2,351

Von den aus Brasilien eingegangenen Waaren wurden gelagert:

		1859 in der Niederlage.	1859 auf dem Kreditlager.	1860 in der Niederlage.	1860 auf dem Kreditlager.
Kaffee	Pfd.	265,159	4,933,928	77,665	8,491,015
Zucker, roher	„	—	15,187,284	—	3,080,109
Häute, unbereitete:					
trockene	Ctr.	2,084	—	4,195	—
andere	„	—	—	—	—

Nach Brasilien wurden ausgeführt:

		1859.	1860.
Eisen, Stab-	Ctr.	18,870	16,072
Band-, Bolzen- ꝛc.	„	297	219
Stahl	„	67	12
Holzwaaren, Bretter und Planken	Dtz.	12,857	7,663
Masten und Spieren	Stck.	126	59
Theer	Ctr.	436	762

b. Uebrige Staaten. Zwischen Schweden und den La Plata-Ländern hat im Jahre 1860 ein direkter Handels-Verkehr nicht stattgefunden. Von den übrigen oben nicht genannten Plätzen in Süd-Amerika ist Valparaiso in dem gedachten Jahre von einem Schwedischen Schiffe besucht worden, welches direkt aus Schweden eine Ladung Holzwaaren zum Werthe von 39,000 Rthlr. führte; auch ging nach dem genannten Platze im Jahre 1860 ein Norwegisches Schiff mit Waaren zum Werthe von 8000 Rthlr. ab, in Folge dessen der Gesammtwerth der Ausfuhr nach Valparaiso 47,000 Rthlr. erreicht.

16. Süd-Afrika, Ostindien und übrige Ostasiatische Länder, sowie Australien.

Die Ausfuhr nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung im Jahre 1859 berechnete sich auf 503,000 Rthlr. und wird für das Jahr 1860 zu 625,000 Rthlr. angenommen. Diese Ausfuhr wurde ausschließlich von 16 Schwedischen Schiffen bestritten und die in der Capstadt gelöschten Schwedischen Erzeugnisse bestanden in 9618 Dtz. Planken, 621 Stück Balken, 100 Halbtonnen Theer, 10 Halbtonnen Pech und 98 Bund Eisen.

Nachdem der Werth der direkten Einfuhr aus Ostindien und den übrigen Ostasiatischen Ländern im Jahre 1858 auf 3,669,000 Rthlr. gestiegen, im Jahre 1859 aber auf 1,849,000 Rthlr. gesunken war, hat sich dieselbe im Jahre 1860 wieder um Einiges gehoben und wird zu dem Werthe von 1,991,000 Rthlr. berechnet. Die Einfuhr des letztgedachten Jahres wurde mit 7 Schwedischen Schiffen für 1,664,000 Rthlr., mit 1 Niederländischen und 1 Englischen für 327,000 Rthlr. bewerkstelligt. Der Werth der direkten Ausfuhr nach den genannten Ländern und nach Australien wurde im Jahre 1858 zu 1,119,000 Rthlr. berechnet, verminderte sich aber im Jahre 1859 auf 843,000 Rthlr. und ging im Jahre 1860 auf 382,000 Rthlr. herab. Hiervon kommen 565,000 Rthlr. auf 8 Schwedische und 17,000 Rthlr. auf 1 Hamburgisches, 1 Niederländisches und 2 Englische Schiffe.

Von den aus diesen Ländern eingeführten Waaren wurden verzollt:

		1859.	1860.
Zucker, roher	Pfd.	5,500,759	6,918,320
Kaffee	„	54,205	55,962
Grütze	„	4,228	3,619
Häute, unbereitete, trockene	Ctr.	1,210	769
Thee	Pfd.	300	—
Arrak	„ Alkoh.	223,799	216,087
Pfeffer	„	51,786	23,429

und gelagert:

		1859 in der Niederlage.	1859 auf dem Kreditlager.	1860 in der Niederlage.	1860 auf dem Kreditlager.
Arrak	Pfd. Alkoh.	78,870	—	148,093	—
Kaffee	„	—	61,804	14,666	118,384
Grütze	„	—	—	—	3,379
Häute	Ctr.	109	—	238	—
Zucker	Pfd.	228,583	5,948,565	415,784	8,568,349

Nach Ostindien und Australien wurden ausgeführt:

		1859.	1860.
Stabeisen	Ctr.	45,362	22,871
Stahl	„	4,920	7,123
Theer	„	1,978	2,548
Holzwaaren, Balken und Sparren	Stck.	1,797	455
Bretter und Planken	Dtz.	25,937	4,009

Mittheilungen.

Königsberg, 7. April. Das Getreidegeschäft ruhte während des Monats März fast gänzlich, und auch die Landzufuhren waren bei den schlechten Wegen nur sehr geringe. — Es war der Begehr nach Weizen im Auslande fast ganz erloschen; auf Roggen trafen zwar noch manche Aufträge aus der Wesergegend, Norwegen und Dänemark ein, aber auch sie waren schwer auszuführen, da die hiesigen Inhaber der Vorräthe in Erwartung einer mit der baldigen Eröffnung der Schifffahrt zu erwartenden Steigerung der Preise ihre Forderungen zu hoch stellen. — Auch in Gerste, Hafer, Erbsen und Bohnen war der Umsatz nur sehr geringe und fast nur

auf den Konsum gerichtet. — Die Zurückhaltung der Produzenten und der Inhaber von Vorräthen hielt aber auch darin den ganzen Monat hindurch den bisherigen Preis aufrecht, und dieser stand am Schlusse des März beinahe auf der Höhe, die er beim Beginn des Monats inne hatte. — Das Lieferungsgeschäft beschränkte sich auf den Artikel Roggen und war während des März von geringem Umfange. Dagegen sind die im Laufe des Winters eingeleiteten Geschäfte darin, welche hauptsächlich mit der Eröffnung der Schifffahrt zur Abrechnung kommen, nicht unerheblich und dürften manche erhebliche Verluste für diejenigen nach sich ziehen, die auf ein Heruntergehen der Preise spekulirt haben. — Etwas lebhafter als in den vorhergegangenen Monaten war das Geschäft in **Spiritus**. Die verminderten Zufuhren und die Aussicht auf die nicht ferne Eröffnung der Schifffahrt erweckten einige Kauflust und es fand à 16¾ bis 17 Rthlr. pro 8000 pCt. Tralles ein nicht unerheblicher Umsatz statt. — Auch nach **Hanf** trat ein stärkerer Begehr hervor, namentlich wurden für Pommern nicht unbedeutende Ankäufe gemacht, hervorgerufen durch den dort lebhafter betriebenen Schiffbau. Aber auch nach Berlin, Magdeburg, Posen und Schlesien wurde manches abgesetzt mit einiger Preissteigerung. — Reinhanflagen 12 à 12½ Rthlr. pro Ctr. — Von **Flachs** trafen im Laufe des März sehr bedeutende Partien vorzüglicher Waare auf der Eisenbahn von Rußland hier ein. Sie fanden à 13¾ bis 14 Rthlr. pro Centner willige Käufer und ein großer Theil davon wurde sofort wieder an die Schlesischen und Westphälischen Spinnereien abgesetzt. Von dem eigenen Produkte unserer Provinz ist dagegen die Zufuhr nur sehr geringe und zwar sowohl aus dem Oberlande, als aus Litthauen. Bester Oberländer Flachs wurde mit 14½ Rthlr. willig bezahlt, ordinaire Gattungen aller Art finden dagegen nur schwer Käufer. — Der Verkehr in allen anderen Zweigen unseres Handels war nur matt und auch der Grenzhandel nach Polen und Rußland, der schon lange keine günstigen Resultate, sondern schon wegen der schlechten Geldverhältnisse dieser Nachbarländer und der vielen Ausfälle an den dahin ertheilten Krediten nur Schaden bringt, wurde in Folge der Beschlagnahme von ein paar sehr bedeutenden Waarentransporten, wodurch die Spediteure in Tilsit einen Verlust von 20,000 bis 30,000 Rthlr. erlitten, noch mehr eingeschüchtert. — Der Pillauer Hafen füllt sich inzwischen schon mit Schiffen, die frachtsuchend hierher kommen und in wenigen Tagen muß die Schifffahrt zwischen Königsberg und Pillau frei sein. Letztere wird dann zunächst eine große Lebhaftigkeit gewinnen, denn die sehr bedeutenden hier lagernden Getreidevorräthe sind zum großen Theile bereits ins Ausland verkauft. — Im Laufe des März wurden 9 Schiffe von Pillau expedirt, denen von hier aus ihre Ladung über die Eisdecke des Haffes zugeführt war.

Halle a. S., 12. April. Der Waarenhandel und das Fabrikengeschäft waren im Allgemeinen auch während des März äußerst schwach. Nach **Rüben-Rohzucker** zeigte sich noch Anfangs des Monats Nachfrage, die indeß plötzlich ganz verstummte. Der ganze Monatsumsatz mag sich auf 25 bis 30,000 Ctr. zu Preisen von 11 bis 11⅓ Rthlr. belaufen haben. Für die in den letzten Tagen gekauften Partien ist ⅙ bis ¼ Rthlr. per Centner weniger bezahlt worden. Die ebenfalls im Rückgange begriffenen Preise für raffinirten Zucker und der dabei schleppende Absatz muntern den Fabrikanten nicht auf, sich mit Rohmaterial über den Bedarf zu versehen. Die Fabrikanten **baumwollener Artikel** sehen sich in immer größere Kalamität versetzt; die Einschränkung der Arbeit macht größere Fortschritte und empfindliche Rückschläge anderer Art werden schwerlich noch lange Zeit auf sich warten lassen. Was den **Getreidehandel** anbetrifft, so setzte Erfurt zwar seine Ausfuhr nach Westphalen und dem Bergischen fort; dagegen bewegte sich das hiesige Geschäft in sehr engen Grenzen, was auch voraussichtlich bis zur neuen Ernte andauern dürfte, da die wichtigste Landzufuhr, nämlich diejenige aus der Grafschaft Mansfeld, in Folge des obenerwähnten Absatzes nach den Westprovinzen, sich größtentheils nach den größeren Getreidemärkten des Regierungsbezirkes Erfurt richtet. Dessenungeachtet konnten sich hierorts die Preise aller Getreidearten nicht behaupten, gingen vielmehr fast täglich etwas herunter. **Weizen** in leichten Sorten wurde nur unbedeutend für den Konsumtionsbedarf gekauft und je nach Qualität mit 65 bis 70 Rthlr. bezahlt, während schwerere Sorten zum Export nach Hamburg den Preis von 71 bis 73 Rthlr. per Wispel erreichten. Die Englischen und Französischen Märkte und in Folge dessen auch der Hamburger Platz sind zwar augenblicklich stark über den Bedarf hinaus versehen, doch hofft man, daß die Vorräthe sich in kurzer Zeit wieder verkleinern werden. Seit einem Monat hat Portugal mit Weizenbeziehungen von Hamburg begonnen und bis jetzt ca. 1500 Lasten weggeführt. Roggen ist im Preise bis auf 53, bis 54 Rthlr. per Wispel zurückgegangen, Hafer galt 22 à 23 Rthlr. In beiden Fruchtsorten fand nur Konsumtionsgeschäft statt. Für Gerste hat sich von Seiten Süddeutschlands einiger Bedarf eingestellt, und Kavaliergerste fand wiederum in England Absatz. Die Preise schwankten je nach der Qualität der Waare zwischen 34 und 36 Rthlr. resp. 39 Rthlr. per Wispel. Der **Stärkehandel** will noch immer nicht Leben gewinnen. Der Preis für dieses Fabrikat sank, dem Weichen der Weizenpreise folgend, auf 7$\frac{1}{12}$ Rthlr. per Centner. Der **Kolonialwaarenhandel** von Halle spielt, wenn die Einkäufe zur Zeit auch mit nicht geringerer Zaghaftigkeit wie bei der großen Mehrzahl aller übrigen Branchen betrieben werden, im Allgemeinen eine ganz ansehnliche Rolle. Derselbe befindet sich allerdings überwiegend in den Händen kleiner Kaufleute, welche aus Mangel an größeren Kapitalien ihren Bedarf von Magdeburg beziehen. Doch vermehrt sich die Zahl der Häuser, welche sich unmittelbar in Hamburg und Holland versorgen, von Jahr zu Jahr, und es muß daher lebhaft bedauert werden, daß, nachdem die Flußschifffahrt von den Eisenbahnen immer mehr überflügelt worden, Halle von den Eisenbahn-Direktionen in einem Grade stiefmütterlich behandelt wird, welcher ihm die Konkurrenz mit den Nachbarstädten Magdeburg und Leipzig mehr und mehr unmöglich macht. Es hat bis jetzt aller Mühe ungeachtet nicht erreicht werden können, Halle in die Reihe der Städte aufgenommen zu sehen, welchen durch Berechnung der billigsten Frachtsätze der Hauptvortheil der Eisenbahnbeziehungen zufällt. Um Beispiele anzuführen, so zahlen bei Waarentransporten aus Holland die Städte Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Leipzig und Dresden für Ladungen von 100 Ctr. einen bedeutend geringeren Frachtsatz, als derjenige ist, den Halle für den Wasserweg bewilligen muß. Von Bodenbach nach Hamburg ist die Fracht bei Wagenladungen nicht höher, als die gewöhnliche Fracht von Bodenbach nach Halle. Neuerdings hat die Direktion der Berlin-Anhaltischen Bahn der Sächsischen Stadt Leipzig vor der Preußischen Stadt Halle wieder einen großen Vortheil dadurch eingeräumt, daß sie für die An- und Abfuhr der Güter der Stadt Halle so ungünstige Bedingungen gestellt, daß Halle auch in dieser Beziehung, und zwar um 6 Pf. per Centner, gegen Leipzig zurücksteht. Den in dieser Beziehung fortgesetzt laut gewordenen Klagen des hiesigen Handelsstandes wäre eine baldige Abhülfe recht sehr zu wünschen.

Münster, 11. April. Die durch den Amerikanischen Krieg herbeigeführte Unterbrechung des großen Europäischen Geschäfts macht sich auch für die hiesige Gegend sehr fühlbar, denn unsere Baumwollspinnerei und Weberei kann den Ausfall der Amerikanischen Baumwolle noch nicht ersetzen. Die Ostindische Baumwolle hat eine sehr kurze Faser, bricht leicht im Faden und der Weber verliert durch öfteres Wiederanknüpfen viel Zeit. Wer heute das Rohmaterial einkauft, kann die Elle Nessel nicht unter 24½ à 25 Pfennige herstellen (für Berlin 8½ Pfd. pro Stück von ca. 70 Ellen). Der höchste Verkaufspreis war bis jetzt 23 Pfennige für eine Partie von 1000 Stück, Ziel 4 Monate mit 6 pCt. Abzug (bei Verkäufen per Kasse werden 8 pCt. dekortirt). Die Spinnereien und Webereien haben im letzten Jahre viel verdient, kommen jetzt aber ohne kleinen Verlust nicht davon, wenngleich sie zum Theil Rohmaterial verarbeiten, welches noch zeitig unter den heutigen Preisen eingekauft wurde. Wo noch Handweberei existirt, zahlt man an Webelohn 1⅔ Rthlr. für ca. 360 Ellen, während früher 2⅓

bis 3½ Rthlr. bewilligt werden konnten. Unseren Steinkohlen fehlt noch immer der geordnete Abzug. In Emden wäre man geneigt, davon Lager für in Ballast versegelnde Schiffe zu halten und in Heppens würde man bei Licitation der 1700 Last zum Gebrauch im Preußischen Kriegshafen auch vielleicht mehr geneigt gewesen sein, sich für inländisches Feuerungsmaterial zu interessiren, wenn man auf reine Stückkohle rechnen könnte. Die Anlage einer sorgfältig überwachten Fabrik, im Interesse der Kohlenzechen, wie im Interesse der Konsumenten von Feuerungsmaterial, welche die Preßkohle zu 4 Sgr. pro Centner liefert, wobei solche sehr gut bestehen könnte, würde nach vielen Seiten, selbst hierher befriedigen, denn heute haben wir gute und dann eine ganze Zeit hindurch wieder schlechte Kohle. In der Eisen-Industrie haben diejenigen Werke, welche durch ihre Lage und Betriebsführung gegen andere nicht zurückstehen, zwar Beschäftigung, aber die Preise sind so gedrückt, daß sie Mühe haben, die Zinsen zu verdienen; mittelmäßig gelegene und geführte Werke aber dabei ferner nicht werden bestehen können, zumal solche, die sich nicht schon frei gearbeitet haben, denn dies macht einen Unterschied von ca. 3 Rthlr. pro 1000 Pfd. Als lebensfähig erweisen sich dagegen einige Hochöfen, worunter erfreulicher Weise auch die Gesellschaft „Porta" genannt werden kann, welche täglich zu 10 Rthlr. 15 Sgr. ca. 50,000 Pfd. Eisen produzirt, das willig zu 12 Rthlr. 10 Sgr. bis 14 Rthlr. pro 1000 Pfd. abgeht. Die Gesellschaft beabsichtigt, eine Kettenbrücke für kleine Waggons, wie solche zum Lokalbetriebe verwendet werden, mit zwei Geleisen über die Weser zu legen und dann den zweiten Hochofen anzublasen. Die für das Werk erforderlichen Kohlen, wie ein großer Theil der Eisensteine müssen jetzt die Weser per Fähre passiren, was die Fracht sehr vertheuert. Man glaubt die Brücke mit 10 à 12,000 Rthlr. herstellen zu können. Die Rübenzuckerfabriken haben gleich anderen Orten durch eine ungenügende Rübenernte, die quantitativ oft um 25 à 30 pCt. abgefallen und qualitativ kaum den früheren Jahrgängen gleich zu achten, keine lohnende Campagne gemacht, würden jedoch bedeutendere Verluste zu beklagen haben, wenn das Rohprodukt nicht zu guten Preisen Absatz gefunden hätte. Die Raffinadeure leiden erst recht, weil die Preise der raffinirten Waare in gar keinem Verhältnisse zu denen des Rohzuckers stehen. Raffinirte Waare, die zu vernachlässigten Preisen kaum abzusetzen, müßte 10 pCt. am Werthe gewinnen, wenn sie Nutzen bringen sollte. Die aus der Umgegend hierher gelangten Nachrichten über den Stand der Saaten lauten günstig. Große Vorräthe sind hier nirgend und was aus den östlichen Provinzen täglich zugeführt wird, geht zum Konsum in kleineren Posten wieder ab, theils nach kleinen Orten der Umgegend, theils westlich weiter. Zu 2 Pfennigen Fracht pro Centner und Meile ist eine Quantität Weizen von Ungarn auf hier bezogen worden. Der Absatz von Mehl stockt und das Fallen der Preise in Frankreich von 68 auf 62 Frs. gewährt vor der Hand keine gute Aussicht für unsere Dampfmühlen.

Harlingen, Anfang April. Schwere Verluste zur See haben, im Verein mit der fortdauernden Unsicherheit in die politischen Verhältnisse dem Handel im verflossenen Jahre großen Eintrag gethan und in mehreren Fällen Bankerotte herbeigeführt. Dem Fabrikwesen ging es weniger nachtheilig, da selbiges sich meistens einer mäßigen Betriebsamkeit erfreute. Zum Robbenfang im Norden wurden dieß Jahr zwei Schiffe von hier ausgesandt, wovon eines 175 Robben und das andere 2200 Robben ablieferte. Die Ernte des abgelaufenen Jahres war etwas mehr wie mittelmäßig, jedenfalls günstiger als in 1860. Obgleich Weizen im Gewicht etwas zurückblieb, so wurde dies durch reichlicheren Erdrusch vergütet. Nicht weniger günstig zeigten sich die übrigen Feldfrüchte, besonders Hafer, und auch die Heu-Ernte war gut. Die Viehseuche schleicht leider noch immer herum; dies Jahr sind 1422 Stück Vieh daran erlegen; aus diesem Grunde wird für das Vieh, welches nach England versandt wird, ein Gesundheits-Attest gefordert. Es sind in 1861 überhaupt 628 Seeschiffe von 117,654 Tonnen hier eingelaufen; darunter 2 Preußische, 175 Englische, 89 Norwegische, 5 Dänische, 20 Hannöversche und 336 Einheimische. In See gingen 705 Schiffe, zusammen von 126,138 Tonnengehalt; dies waren 406 Einheimische, 182 Englische, 82 Nordische, 3 Preußische, 6 Dänische, 20 Hannöversche und 2 Schwedische. — Von den angekommenen Schiffen waren 362 mit Holz beladen und zwar 56 Schiffe aus Ostseehäfen und 306 aus Norwegen. Aus Danzig erschienen mit Holz 15 Schiffe, aus Memel 9 und aus Stettin 4 Schiffe. Von Balken bestand der Vorrath am 1. Januar 1861 in 5236 Stück, im Jahre 1861 wurden zugeführt 147,634 Stück, zusammen 152,870 Stück. Verkauft sind 134,646 Stück, es blieben also übrig 18,224 Stück.

London, im April. Seitens des auswärtigen Amtes wurden unter dem 27. August 1860 sämmtlichen Britischen Konsuln in den Häfen des Auslandes die nachstehenden Fragen zur Beantwortung vorgelegt:

1. Ist es den Britischen Schiffen in irgend einem Falle verboten, Ladung oder Passagiere nach dem Hafen Ihres Wohnortes zu bringen oder aufzunehmen von oder nach irgend einem Theile der Welt, und bejahenden Falls, rücksichtlich welches Theils?

2. Werden differentielle Schifffahrtsgebühren irgend welcher Art für Rechnung des Staates oder der Ortsgemeinde von den ankommenden oder abgehenden einheimischen, ausländischen oder Britischen Schiffen erhoben? und bejahenden Falls, welcher Art sind diese Abgaben und die erhobenen Beträge bezüglich der einheimischen, ausländischen oder Britischen Schiffe, mit Unterscheidung der Schiffe in Ballast und solcher, die Ladung oder Passagiere führen?

3. Bestehen irgend welche Abweichungen bei derartigen Gebühren in Bezug auf solche Schiffe, die von oder nach dem vereinigten Königreiche oder dessen Kolonien, oder die von oder nach fremden Ländern und deren Kolonien ankommen oder auslaufen? und bejahenden Falls, welcher Art sind diese Abweichungen? welches sind die Umstände, unter denen sie eintreten? und wie hoch belaufen sie sich?

4. Finden Rückzölle und Rückvergütungen für derartige differentielle Gebühren, und unter welchen Umständen für einheimische, fremdländische oder Britische Fahrzeuge statt? Bejahenden Falles ist die Beschaffenheit und der Betrag derselben anzugeben.

5. Bestehen dort irgend welche Anordnungen, die sich speziell auf Britische Schiffe, Ladungen, Mannschaften und Passagiere erstrecken und die solchen Schiffen, während sie sich im Hafen befinden, Extralasten oder Ausgaben auferlegen, welche auf einheimische oder fremde Fahrzeuge nicht in gleicher Weise Anwendung finden?

6. Es ist eine kurze Darlegung der die Seeleute betreffenden Ortsgesetze und Hafenordnungen zu geben, und der durchschnittliche Betrag der Heuer zu ermitteln. — Nachdem inzwischen die erforderten Berichte eingegangen, sind dieselben, nach der alphabetischen Reihenfolge der Länder geordnet, als Blaubuch unter dem Titel: „reports from Her Majesty's Consols on shipping" den beiden Häusern des Parlaments in der letzten Session vorgelegt und durch den Druck veröffentlicht werden.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 18. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 2. Mai 1862.

Waarenverzollungen und Abfertigungen, sowie Zolleinnahmen des Zollvereins im Jahre 1861.

Die Zoll-Einnahme aus den drei Einnahme-Titeln, Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben, zusammen ergiebt, im Vergleiche mit der des Jahres 1860 [1]), nach Abrechnung der Minder-Einnahmen, noch ein Mehr von ..... 805,919 Rthlr.
welches herbeigeführt worden ist durch die Mehr-Einnahmen bei den Eingangs-Abgaben mit 1,261,123 Rthlr.

Dagegen haben Minder-Einnahmen stattgehabt, und zwar bei den Ausgangs-Abgaben mit .... 76,410 Rthlr.
bei den Durchgangs-Abgaben mit 378,794
zusammen mit 455,204

so daß sich im Ganzen die oben nachgewiesene Mehr-Einnahme ergiebt von 805,919
welche, in einem Prozentsatze ausgedrückt, einer Einnahme-Steigerung gegen das abgelaufene Jahr von etwas mehr als drei Prozenten gleichkommt.

In Betreff der einzelnen Einnahme-Titel ist Folgendes zu bemerken.

I. Eingangs-Abgaben.

Nach Abzug der Registervergütungen, Zurückzahlungen und Vergütungen für exportirte Gegenstände, welche letzteren gegen die 205,366 Rthlr. vom Jahre 1860 in diesem Jahre auf 161,923 Rthlr., mithin abermals erheblich zurückgegangen sind, demnächst unter Hinzurechnung der Freischreibungen und des Ersatzes für den Meß- und Sundzoll-Rabatt, betrug die in der provisorischen Abrechnung festgestellte gemeinschaftliche Brutto-Einnahme

im Jahre 1860 .... 23,484,872 Rthlr.,
» » 1861 .... 24,745,995 »
mithin im Jahre 1861 mehr 1,261,123 Rthlr.,

was gegen die Einnahme des vorigen Jahres ein Mehr von etwas über fünf Prozenten ergiebt.

Das im Allgemeinen günstige Resultat, welches sich hiernach bei den Eingangs-Abgaben im Vergleiche zu den Ergebnissen des vorangegangenen Jahres herausstellt, ist um so beachtungswerther, als auch in dem Jahre 1861 die Ungunst der Zeitverhältnisse einer ruhigen Entwickelung der merkantilischen Bestrebungen und einer naturgemäßen Ausdehnung der Handelsverhältnisse hemmend entgegen gestanden hat. Insbesondere sind in dieser Hinsicht auch die Zerwürfnisse in den Vereinigten Staaten von Nordamerika von Einfluß gewesen, durch welche die hauptsächlichsten Ausfuhr-Artikel dieser Länder dem regelmäßigen Gange des Handels entzogen wurden, und namentlich in der zweiten Hälfte des Jahres dergestalt der Spekulation anheimfielen, daß der Konsum derselben, theils durch die übergroßen Preise des Rohstoffes, theils durch den verminderten Export von Manufakturwaaren den bedauerlichsten Einschränkungen unterlag. Wenn dessenungeachtet die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres in vieler Hinsicht befriedigende waren, so läßt sich hieran für das jetzt begonnene Jahr die Erwartung noch günstigerer Resultate knüpfen, insofern die politischen Zustände eine wünschenswerthe Lösung finden und insbesondere auch der Friede zwischen den kämpfenden Parteien in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bald wieder hergestellt wird.

Was die Mehr-Einnahme an Eingangszoll gegen das Jahr 1860 in den einzelnen Vereinsstaaten anbelangt, so geht aus der vergleichenden Uebersicht (B.) hervor, daß mit Ausnahme von Luxemburg und Braunschweig in sämmtlichen Vereinsstaaten eine Steigerung der Einnahme stattgehabt hat, und daß dieselbe mit einem Mehr von über zehn Prozenten am erheblichsten in Württemberg und in Baden gewesen ist. In Preußen, Bayern, Sachsen, dem Kurfürstenthume Hessen,

[1]) Vergl. H. A. 1861 I. S. 443.

Oldenburg, Nassau und Frankfurt a. M. ist die Einnahme-steigerung zum Theil erheblich hinter diesem Prozentsatze zurückgeblieben, während dieselbe in Hannover, dem Großherzogthume Hessen und in Thüringen die vorjährigen Einnahme-Resultate nur um geringe Beträge übersteigt. Hierbei ist indeß noch zu bemerken, daß die vorjährige Einnahme in Thüringen gegen 1859 ein Weniger von fünf Prozenten ergeben hatte, während in den beiden anderen Staaten die Einnahme auch bereits in 1860 gestiegen war. In Luxemburg waren auch schon im Vorjahre die Einnahmen, welche in 1859 fast um die Hälfte gestiegen waren, wieder im Sinken begriffen, und in Braunschweig haben sich dieselben nahezu um denselben Betrag vermindert, um welchen sie in 1860 gestiegen waren.

Die Uebersicht von den zum Eingange verzollten Gegenständen (A.) läßt entnehmen, daß besonders die Mehrbezüge von rohem Kaffee, Rohzucker für vereinsländische Siedereien, Roheisen, wollenen Waaren aller Art, Vieh, geschältem Reis, ingleichen, obschon in geringerem Maße, von façonnirtem Eisen, Eisenwaaren, Butter und Fleisch, frischen und trockenen Südfrüchten, Käse, Syrup, unbearbeiteten Tabaksblättern und Stengeln, seidenen und halbseidenen Waaren, Talg 2c. von Einfluß auf das Steigen der Einnahme gewesen sind. Der Mehrbezug von rohem Kaffee erklärt sich daraus, daß eines Theils ein lebhafter Begehr für die feineren und edleren Sorten bestand, und andern Theils die Kaufleute genöthigt waren, ungeachtet der gesteigerten Preise, bei den geräumten Lagerbeständen größere Bezüge zu machen. Der vermehrte Eingang von Rohzucker für vereinsländische Siedereien wurde durch den in Folge der Herabsetzung des Eingangszolles auf Rohzucker eingetretenen lebhafteren Betrieb der Zuckerraffinerien und der des Roheisens durch den umfangreicheren Betrieb der vereinsländischen Eisenwerkstätten hervorgerufen. Was den Mehrbezug von wollenen Waaren aller Art betrifft, so wurde durch den erschwerten Bezug des Rohmaterials und der Garne die Fabrikation der baumwollenen Stoffe beschränkt, und dadurch der Bedarf wieder mehr auf wollene Artikel angewiesen, während der Eingang von Vieh, insbesondere von Schweinen, nicht allein durch die billigeren Preise in Oesterreich, sondern auch durch den gegenwärtigen niedrigen Stand der Oesterreichischen Banknoten begünstigt wurde. Dieselben Beweggründe waren in gleicher Weise auch auf die Mehrverzollung von Butter und Fleisch aus Oesterreich von Einfluß. Für Reis haben die ungünstigen Ernteaussichten vermehrte Nachfrage hervorgerufen, und es hat demnächst die mangelhafte Kartoffelernte zu sehr bedeutenden Umsätzen in diesem Artikel geführt. Der Mehr-Eingang von unbearbeiteten Tabaksblättern und Stengeln ist nicht allein dem schwunghafteren Betriebe der Fabriken, sondern auch dem Umstande zuzuschreiben, daß die Fabrikanten, aus Veranlassung der Amerikanischen Wirren, sich veranlaßt gesehen haben, ihren Bedarf soviel wie möglich zu decken. Bei den übrigen vorstehend bezeichneten Artikeln war der Mehr-Eingang von geringerem Belange.

Minderverzollungen von einiger Bedeutung haben vorzugsweise bei Getreide aller Art und bei Wein in Fässern, außerdem aber auch noch, wiewohl in geringerem Maße, bei ungebleichtem ein- und zweidrähtigem baumwollenem Garne, baumwollenen Waaren, feinen Lederwaaren, rohem und gebleichtem Leinengarn, Hefe aller Art, Oel in Fässern 2c. stattgehabt. Wie bereits in den Bemerkungen zu der Einnahmevergleichung für das erste Halbjahr [1]) angeführt worden ist, haben nach Aufhebung des Durchgangszolles Eingangsverzollungen von Getreide behufs der Durchfuhr nicht mehr stattgefunden, außerdem aber auch in Frankreich die hohen Preise und der außergewöhnlich hohe Ausgangszoll für Getreide auf den verminderten Eingang eingewirkt. Der Ausfall bei Wein in Fässern kann nur der Aussicht auf den Abschluß eines Handelsvertrages mit Frankreich zugeschrieben werden. Die meisten Weingroßhandlungen haben ihre Weinbezüge nach Möglichkeit beschränkt, mehrere auch eine Erhöhung des eisernen Kredits beantragt, um, von der Ansicht ausgehend, daß eine Zollermäßigung für Wein eintreten werde, der Nothwendigkeit der Verzollung überhoben zu sein.

Was die Einnahme-Resultate in den einzelnen Provinzen Preußens betrifft, so ist zu erwähnen, daß die Mehr-Einnahmen in Schlesien und Westphalen am erheblichsten gewesen sind, indem in diesen das Mehr zehn Prozente des vorjährigen Ertrages übersteigt, während sich in den Provinzen Ostpreußen, Pommern, Brandenburg, Sachsen und Rhein weniger beträchtliche, diesen Prozentsatz nicht erreichende Einnahmesteigerungen herausgestellt haben. Auf die vermehrten Einnahmen in Schlesien hat besonders die Mehrverzollung von rohem Kaffee, Butter, Vieh und ungebleichtem ein- und zweidrähtigem Baumwollengarn eingewirkt; in Westphalen von ungebleichtem ein- und zweidrähtigem Baumwollengarn, Eisen- und Stahlwaaren, rohem Kaffee und geschältem Reis; in Ostpreußen von Roheisen, rohem Kaffee und Rohzucker für Siedereien; in Pommern von Roheisen, Talg, rohem Kaffee und Oel; in Brandenburg von Roheisen und geschmiedetem Eisen, Fleisch, trockenen Südfrüchten, rohem Kaffee, Rohzucker für Siedereien, seidenen, halbseidenen und wollenen Waaren; in Sachsen von trockenen Südfrüchten, Gewürzen, Heringen, rohem Kaffee, geschältem Reis und Talg; und in der Rheinprovinz von Roheisen, geschmiedetem Eisen, Eisenwaaren, trockenen Südfrüchten, rohem Kaffee, geschältem Reis, unbearbeiteten Tabaksblättern, Rohzucker für Siedereien, Talg und wollenen Waaren.

---

[1]) H. A. 1861 II. S. 216.

Was die stattgehabten Minder-Einnahmen betrifft, so betragen dieselben in Westpreußen mehr als zehn, in Posen aber nur etwa drei Prozente, wobei zu bemerken, daß im Vorjahre bei diesen beiden Provinzen die Einnahme am erheblichsten gestiegen war. In der ersteren Provinz hat besonders die Minderverzollung von Getreide, Hülsenfrüchten und Schweinen auf dieses Einnahme-Resultat eingewirkt, in Posen dagegen fast ausschließlich die Minderverzollung von mageren Schweinen.

II. Ausgangs-Abgaben.

Die Minder-Einnahme gegen das vorige Jahr beträgt 76,410 Rthlr.

Davon treffen, nach Abrechnung der betreffenden Mehr-Einnahme,

a) auf den östlichen Verband . 50,132 Rthlr.,
b) auf den westlichen Verband 26,278 »
sind obige 76,410 Rthlr.

Das Weniger bei den Ausgangs-Abgaben findet hauptsächlich darin seine Erklärung, daß mit der Aufhebung des Durchgangszolles vom 1. März 1861 ab auch die Erhebung des Ausgangszolles für Waaren der Tarifpositionen 2 a., 5 e. 2., 5 e. 3., 5 f. 1. und 26 Anmerk. 1 in Wegfall gekommen ist.

III. Durchgangs-Abgaben.

Das im Ganzen 378,794 Rthlr. betragende Weniger bei den Durchgangs-Abgaben findet seine Erklärung in der gänzlichen Aufhebung dieser Abgabe, welche mit dem 1. März 1861 in das Leben getreten ist.

A. Uebersicht der wichtigeren im Jahre 1861 zum Eingange verzollten oder zollfrei abgefertigten Gegenstände, sowie einiger wichtiger Ausfuhr-Artikel, verglichen mit dergleichen Abfertigungen im Jahre 1860.

Pos. des Zolltarifs.		Waarengattung.		Tarifsatz. Rthlr.	Tarifsatz. Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	Also im Jahre 1861 weniger.
		I. Waaren-Eingang.							
1.		Abfälle: von Gerbereien das Leimleder, Thierflechsen, Abfälle und Theile von rohen Häuten und Fellen rc. .	Ctr.	frei.		93,591	76,931	16,660	.
2.		Baumwolle und Baumwollenwaaren:							
	a.	Rohe Baumwolle	»	frei.		2,011,880	1,720,691	291,189	.
	b.	Baumwollengarn, ungemischt oder gemischt, mit Wolle oder Leinen:							
		1) ungebleichtes, ein- und zweidrähtiges und Watten	»	3	—	457,122	468,632	.	11,510
		Außerdem aus Oesterreich	»	1	22½	221	898	.	677
		2) ungebleichtes, drei- und mehrdrähtiges, ingleichen alles gebleichte rc. Garn	»	8	—	6,212	5,945	267	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	1	22½	377	524	.	147
	c.	Baumwollene, desgleichen aus Baumwolle und Leinen ohne Beimischung von Seide, Wolle und anderen Thierhaaren gefertigte Zeuge und Strumpfwaaren, Spitzen rc.	»	50	—	9,477	10,459	.	982
		Außerdem aus Oesterreich	»	30	—	378	389	.	11
3.		Blei und Bleiwaaren:							
	a.	1) Blei, rohes, in Blöcken, Mulden rc., auch altes	»	—	7½	5,743	7,576	.	1,833
		Zum Schiffsbau	»	frei.		3	.	3	.
5.		Droguerie- und Apotheker-, auch Farbewaaren:							
	a.	1) Chemische Fabrikate für den Medizinal- und Gewerbsgebrauch rc.	»	3	10	20,626	20,737	.	111
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		25,069	26,179	.	1,110
	b.	Alaun	»	1	10	4,466	1,547	2,919	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	—	15	3,899	7,619	.	3,720
	d.	Eisenvitriol (grüner), Eisenbeizen, einschließlich Eisenrostwasser	»	—	7½	34,097	39,581	.	5,484
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		14,798	17,493	.	2,700
	e.	Folgende rohe Erzeugnisse des Mineral-, Thier- und Pflanzenreichs:							
		1) Krapp	»	—	2½	57,533	71,063	.	13,530
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		298	77	221	.

Pos. des Zolltarifs.		Waarengattung.		Tarifsatz. Rthlr.	Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	weniger.
5.	e.	2) Aloe, Galläpfel, Kreuzbeeren ꝛc.	Ctr.	frei.		217,500	182,090	35,410	.
		Harze aller Art ꝛc.	„	frei.		287,116	568,972	.	281,856
		Salpeter, gereinigter und ungereinigter	„	frei.		557,817	144,145	413,672	.
		Schwefel	„	frei.		424,387	316,476	107,911	.
		3) Alkanna, Alkermes, Avignonbeeren ꝛc., ferner Myrobalanen, Palmnüsse ꝛc.	„	frei.		210,015	200,946	9,069	.
		Eckerdoppern (Knoppern)	„	frei.		17,280	16,160	1,120	.
		Gummielasticum, in der ursprünglichen Form von Schuhen, Flaschen ꝛc.	„	frei.		16,572	10,951	5,621	.
		Hölzer, außereuropäische für Tischler ꝛc. in Blöcken und Bohlen	„	frei.		132,497	101,374	31,123	.
		Indigo	„	frei.		37,605	26,182	11,423	.
		Anm. 1. Cichorien, getrocknete	„	—	15	9,575	9,874	.	299
		Anm. 1. Wachs	„	—	15	7,115	6,808	307	.
		Anm. 1. Andere rohe Erzeugnisse des Mineral-, Thier- und Pflanzenreichs zum Gewerbe- und Medizinalgebrauch	„	—	15	79,588	74,787	4,801	.
		Außerdem Honig	„	—	10	2,451	2,396	55	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		945	2,088	.	1,143
		Aus den Exklaven	„	frei.		6	.	6	.
	f.	Farbehölzer:							
		1) in Blöcken	„	frei.		597,617	516,804	80,813	.
		2) gemahlen oder geraspelt	„	—	5	24,515	30,183	.	5,668
	g.	Kupfervitriol, gemischter ꝛc. und weißer, Wasserglas ꝛc., Schwefelsaures Ammoniak, chromsaures Kali	„	1	—	20,752	26,169	.	5,417
		Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		695	728	.	33
		Soda, ungereinigte und gereinigte	„	1	—	95,663	100,833	.	5,170
	h.	Mineralwasser, natürliches, in Flaschen oder Krügen	„	—	$7\frac{1}{2}$	1,717	1,347	370	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		25,499	15,694	9,805	.
	i.	Pott- (Waid-) Asche; gemahlene Kreide	„	—	5	166,140	169,893	.	3,753
	m.	Terpentinöl (Kienöl), außerdem Fischspeck	„	—	10	51,324	63,390	.	12,066
		Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		830	222	608	.
		Außerdem Produkt der inländischen Küstenfischerei	„	frei.		858	.	858	.
6.		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren:							
	a.	Roheisen aller Art, altes Brucheisen, Eisenfeile, Hammerschlag	„	—	10	2,632,484	2,175,107	457,377	.
		Zum Schiffsbau	„	frei.		1,727	1,749	.	22
		Außerdem	„	—	$7\frac{1}{2}$	3,532	2,761	771	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	—	5	11,159	6,222	4,937	.
	b.	1) Geschmiedetes und gewalztes Eisen ꝛc., in Stäben von $\frac{1}{2}$ □ Zoll Preußisch im Querschnitt und darüber, Luppeneisen	„	1	15	107,017	131,542	.	24,525
		Zum Schiffsbau	„	frei.		17,698	15,085	2,613	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	—	20	12,870	14,607	.	1,737
		2) Eisenbahnschienen	„	1	15	27,883	3,558	24,325	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	—	20	13	42	.	29
		In Folge besonderer Uebereinkunft	„	frei.		51,443	.	51,443	.
		3) Roh- und Cementstahl, Guß- und raffinirter Stahl	„	1	15	35,684	36,302	.	618
		Außerdem aus Oesterreich	„	—	20	16,946	20,103	.	3,157
	c.	Geschmiedetes ꝛc. Eisen ꝛc. in Stäben von weniger als $\frac{1}{2}$ □ Zoll Preußisch im Querschnitt	„	2	15	12,156	14,520	.	2,364
		Zum Schiffsbau	„	frei.		15,094	14,584	510	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	—	20	291	118	173	.
	d.	Façonnirtes Eisen in Stäben ꝛc., ingleichen: Radkranzeisen zu Eisenbahnwagen. Anm. e. zu 3.	„	3	—	47,458	39,102	8,356	.
		Zum Schiffsbau	„	frei.		31,600	23,583	8,017	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	1	—	2,025	1,036	989	.
		Außerdem	„	1	15	76	48	28	.
		Desgleichen	„	1	—	114	8	106	.
		In Folge besonderer Uebereinkunft	„	frei.		9	39	.	30
	e.	Weißblech, gefirnißtes Eisenblech, polirtes Stahlblech ꝛc.	„	4	—	15,377	12,575	2,802	.
		Zum Schiffsbau	„	frei.		1	.	1	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	1	$22\frac{1}{2}$	2,533	851	1,682	.

Pos. des Zolltarifs.		Waarengattung.		Tarifsatz. Rthlr.	Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	weniger.
6.	f.	Eisen- und Stahlwaaren:							
		1) Ganz grobe Gußwaaren in Oefen, Platten, Gittern rc.	Ctr.	1	—	173,409	130,647	42,762	.
		Zum Schiffsbau	»	frei.		910	631	279	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	—	15	10,897	2,470	8,427	.
		Außerdem aus Bremen	»	frei.		.	1	.	1
		2) Grobe, die aus geschmiedetem Eisen rc. gefertigt sind rc.	»	6	—	40,927	36,202	4,725	.
		Zum Schiffsbau	»	frei.		2,342	2,303	39	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	2	—	13,404	11,842	1,562	.
		3) Feine, aus feinem Eisenguß rc.	»	10	—	8,419	7,491	928	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	3	5	3,220	618	2,602	.
7.		Erze:							
	a.	Eisen- und Stahlstein-, Stufen	»	frei.		513,610	389,605	124,005	.
	b.	Galmei, Zinkblende	»	frei.		276,786	192,919	83,867	.
8.		Flachs, Werg, Hanf, Heede	»	—	5	317,438	377,786	.	60,348
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		55,307	46,879	8,428	.
9.		Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien, auch Beeren:							
	a.	Getreide und Hülsenfrüchte, und zwar:							
		1) Weizen und andere unter 9 a. 2. nicht besonders genannte Getreidearten	Schffl.	—	2	1,011,990	3,251,409	.	2,239,419
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		7,274,680	2,480,229	4,794,451	.
		Zinskorn, laut Uebereinkunft	»	frei.		3	4	.	1
		Aus den Enklaven	»	frei.		485	233	252	.
		Bohnen, Erbsen, Hirse, Linsen, Wicken	»	—	2	88,913	346,599	.	257,686
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		181,878	350,092	.	168,214
		Aus den Enklaven	»	frei.		26	11	15	.
		2) Roggen	»	—	½	3,483,349	7,718,198	.	4,234,849
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		454,214	2,374,999	.	1,920,785
		Zinskorn, laut Uebereinkunft	»	frei.		136	139	.	3
		Aus den Enklaven	»	frei.		733	509	224	.
		Gerste, auch gemalzte	»	—	½	154,892	428,335	.	273,443
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		856,162	1,816,150	.	959,988
		Zinskorn, laut Uebereinkunft	»	frei.		17	25	.	8
		Aus den Enklaven	»	frei.		114	87	27	.
		Hafer, Buchweizen, unenthülseter Spelz (Dinkel)	»	—	½	179,959	635,895	.	455,936
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		1,171,479	1,008,959	162,520	.
		Zinskorn, laut Uebereinkunft	»	frei.		61	61	.	.
		Aus den Enklaven	»	frei.		950	452	498	.
	b.	Sämereien und Beeren:							
		1) Anis und Kümmel	Ctr.	1	—	5,095	3,996	1,099	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		1,045	5,097	.	4,052
		2) Hanfsaat	»	—	1¼	16,919	16,018	901	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		2,787	4,461	.	1,674
		Leinsaat und Leindotter	»	—	1¼	419,324	765,210	.	345,886
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		48,621	37,034	11,587	.
		Aus den Enklaven	»	frei.		.	2	.	2
		Mohnsaamen	»	—	1¼	6,706	4,651	2,055	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		1,123	3,037	.	1,914
		Raps, Rübesaat	»	—	1¼	304,655	349,211	.	44,556
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		264,301	573,589	.	309,288
		Aus den Enklaven	»	frei.		2	63	.	61
		3) Kleesaat	»	—	5	18,772	10,828	7,944	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		100,451	112,839	.	12,388
		Alle nicht namentlich aufgeführte Sämereien	»	—	5	10,989	9,871	1,118	.
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		836	1,029	.	193
		Wachholderbeeren	»	—	5	198	1,086	.	888
		Außerdem aus Oesterreich	»	frei.		11,791	4,163	7,628	.

Pos. des Zoll-tarifs.	Waarengattung.	Tarifsatz. Rthlr.	Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	weniger.
10.	Glas und Glaswaaren:						
c.	Gepreßtes, geschliffenes, abgeriebenes, geschnittenes, gemustertes weißes Glas ꝛc. .... Ctr.	6	—	1,825	1,959	.	134
	Außerdem aus Oesterreich .... „	2	—	11,278	9,682	1,596	.
d.	Spiegelglas:						
	Anm. Rohes ungeschliffenes Spiegelglas .... „	—	15	36,232	41,192	.	4,960
e.	Farbiges, bemaltes oder vergoldetes Glas ꝛc., auch Glaswaaren in Verbindung mit unedlen Metallen ꝛc. „	10	—	650	653	.	3
	Außerdem aus Oesterreich .... „	3	5	6,734	6,244	490	.
11.	Häute, Felle und Haare:						
a.	Rohe ꝛc. Häute und Felle zur Lederbereitung ꝛc., ingleichen rohe Pferdehaare .... „	frei.		542,687	484,126	58,561	.
b.	Felle zur Pelzwerk- (Rauchwaaren-) Bereitung .... „	—	20	21,308	23,124	.	1,816
	Außerdem Robbenfelle .... „	frei.		75	514	.	439
c.	Hasen- und Kaninchenfelle, rohe, und -Haare .... „	frei.		8,968	11,456	.	2,488
d.	Haare von Rindvieh, Ziegenhaare .... „	frei.		10,089	8,908	1,181	.
12.	Holz und Holzwaaren ꝛc.:						
a.	Brennholz beim Wassertransport .... Klafter	—	2½	22,660	20,575	2,085	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei		5,899	6,729	.	830
b.	Bau- und Nutzholz beim Wassertransport oder beim Landtransport zur Verschiffungsablage:						
	Anm. 2. In den östlichen Preußischen Provinzen, ferner in den Häfen von Hannover und Oldenburg:						
	aa) Blöcke oder Balken von hartem Holze .... Stck.	—	6	107,193	96,954	10,239	.
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		10,254	1,585	8,669	.
	In Folge besonderer Uebereinkunft .... „	frei.		466	713	.	247
	bb) Blöcke oder Balken von weichem Holze .... „	—	1⅙	1,457,539	1,428,238	29,301	.
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		9,764	10,839	.	1,075
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		.	50	.	50
	In Folge besonderer Uebereinkunft .... „	frei.		1,146	1,088	58	.
	cc) Bohlen, Bretter, Latten ꝛc. .... Schiffslast	—	15	54,472	55,440	.	968
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		396	1,382	.	986
	In Folge besonderer Uebereinkunft .... „	frei.		89	79	10	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		46	.	46	.
	In den übrigen Theilen des Vereins:						
	2) Buchen-, Fichten-, Tannen- ꝛc. und anderes weiche Holz ꝛc. .... „	—	10	2,412	2,999	.	587
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		58,201	58,483	.	282
	3) Sägewaaren, Faßholz, (Dauben) ꝛc.:						
	β) aus den unter 2 genannten Holzarten „	—	20	2,145	3,303	.	1,158
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		19,043	8,136	10,907	.
	Anm. Holz in geschnittenen Fournieren ꝛc. .... Ctr.	1	—	6,317	5,870	447	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	—	15	1,773	739	1,034	.
	Anm. Korkstöpfel, gewöhnliche .... „	1	—	10,737	11,246	.	509
	Außerdem aus Oesterreich .... „	—	15	13	.	13	.
c.	1) Holzborke oder Gerberlohe .... „	frei.		124,578	81,003	43,575	.
	2) Holzkohlen .... „	frei.		137,093	162,360	.	25,267
h.	Grobe Böttcherwaaren, gebrauchte .... „	—	5	12 891	12,691	200	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		3,547	2,550	997	.
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		13,281	12,353	928	.
	nach Pos. 12 zu e. und h. Anm. Grobe, rohe, ungefärbte Böttcher-, Drechsler-, Tischler- ꝛc. Waaren, bloß gehobelte Holzwaaren und Wagnerarbeiten ꝛc. „	—	15	19,907	22,655	.	2,748
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		30,478	25,032	5,446	.
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		17,032	22,317	.	5,285
	Zum Schiffsbau .... „	frei.		.	1	.	1
	Grobe Maschinen von Holz .... „	—	15	14,313	8,899	5,414	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		419	200	219	.
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		659	6	653	.
13.	Hopfen .... „	2	15	15,842	17,734	.	1,892
	Aus den Enklaven .... „	frei.		.	1	.	1

Pos. des Zolltarifs.		Waarengattung.		Tarifsatz. Rthlr.	Tarifsatz. Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	Also im Jahre 1861 weniger.
19		**Kupfer und Messing und Kupfer- und Messingwaaren:**							
	b.	Waaren: Kessel, Pfannen und dergl., Gürtler- und Nadlerwaaren ꝛc.	Ctr.	10	—	8,427	7,207	1,220	.
		Zum Schiffsbau	„	frei.		294	359	.	65
		Außerdem aus Oesterreich	„	3	5	344	352	.	8
		Anm. Roh- (Stück-) Messing, Roh- oder Schwarzkupfer ꝛc.	„	—	15	100,916	95,957	4,959	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		4,718	2,923	1,795	.
21.		**Leder, Lederwaaren und ähnliche Fabrikate:**							
	a.	1) Lohgare oder nur lohroth gearbeitete Häute, Fahlleder, Sohlleder ꝛc.	„	6	—	4,097	3,094	1,003	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	1	22½	1,147	1,175	.	28
		2) Gummiplatten und mehr oder weniger gereinigte Guttapercha; Gummifäden außer Verbindung mit anderen Materialien; Kratzenleder, auch künstliches auf Erlaubnißscheine	„	3	—	3,952	3,733	219	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	1	22½	1	.	1	.
	b.	Brüsseler und Dänisches Handschuhleder, auch Corduan ꝛc., alles gefärbte ꝛc. Leder ꝛc.	„	8	—	815	1,394	.	579
		Außerdem aus Oesterreich	„	1	22½	297	172	125	.
		Anm. Halbgare, sowie bereits gegerbte, noch nicht gefärbte oder weiter zugerichtete Ziegen- und Schaffelle	„	—	15	12,131	11,112	1,019	.
	c.	Grobe Schuhmacher- und Sattler- ꝛc. Waaren, Blasebälge ꝛc.	„	10	—	2,764	2,251	513	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	5	—	276	229	47	.
	d.	1) Feine Lederwaaren von Corduan ꝛc.	„	22	—	1,268	2,498	.	1,230
		Außerdem aus Oesterreich	„	21	—	9	19	.	10
		Desgleichen	„	10	15	310	400	.	90
		2) Lederne Handschuhe	„	44	—	144	130	14	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	21	—	108	73	35	.
22.		**Leinengarn, Leinwand und andere Leinenwaaren:** (d. i. Garn und Webe- oder Wirkwaaren aus Flachs, Hanf, Werg und anderen vegetabilischen Spinnstoffen, mit Ausnahme der Baumwolle.)							
	a.	Rohes Garn:							
		1) Maschinengespinnst	„	2	—	37,970	54,360	.	16,390
		Außerdem aus Oesterreich	„	—	15	28,153	16,327	11,826	.
	b.	Gebleichtes, desgleichen bloß abgekochtes oder gebüktes (geäschertes), ferner gefärbtes Garn	„	8	—	33,096	39,299	.	6,203
	c.	Zwirn	„	4	—	12,226	12,377	.	151
	d.	1) Graue Packleinwand	„	—	20	45,914	35,868	10,046	.
	e.	Rohe Leinwand, roher Zwillich und Drillich	„	4	—	10,448	9,480	968	.
		Außerdem	„	frei.		16,172	15,559	613	.
		Aus den Enklaven	„	frei.		14	46	.	32
24.		**Lumpen und andere Abfälle zur Papierfabrikation:**							
	a.	Leinene, baumwollene und wollene Lumpen, auch macerirte ꝛc., Papierspähne, Makulatur	„	frei.		44,896	29,573	15,323	.
25.		**Material- und Spezerei-, auch Konditorwaaren und andere Konsumtibilien:**							
	a.	Bier aller Art in Fässern, auch Meth in Fässern	„	2	15	10,672	10,187	485	.
	b.	Branntwein und Hefe:							
		α) Branntwein, Arrak, Rum ꝛc.	„	8	—	44,284	44,700	.	416
		Aus den Enklaven	„	frei.		122	283	.	161
		β) Hefe aller Art, mit Ausnahme der Bier- und Weinhefe	„	11	—	5,803	7,725	.	1,922
		Außerdem	„	—	15	165	84	81	.

Pos. des Zolltarifs		Waarengattung.	Tarifsatz. Rthlr.	Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	weniger.
25.	f.	Wein und Most, auch Cider:						
		α) in Fässern ... Ctr.	6	—	157,454	185,609	.	28,155
		Außerdem aus Prozessen ... »	8	—	.	54	.	54
		Aus den Enklaven ... »	frei.		14,702	18,241	.	3,539
		β) in Flaschen ... »	8	—	37,707	36,699	1,008	.
	g.	Butter ... »	3	20	3,591	2,022	1,569	.
		Außerdem nach Anm. 1. ... »	1	—	950	928	22	.
		Außerdem nach Anm. 2. ... »	frei.		816	1,496	.	680
		Außerdem aus Oesterreich ... »	1	15	43,144	20,625	22,519	.
		Aus den Enklaven ... »	frei.		114	167	.	53
	h.	Fleisch, ausgeschlachtetes: frisches und zubereitetes ꝛc. »	2	—	15,336	8,108	7,228	.
		Außerdem aus Oesterreich ... »	1	15	33,110	11,411	21,699	.
		Außerdem ... »	frei.		218	.	218	.
		Aus den Enklaven ... »	frei.		19	11	8	.
	i.	Südfrüchte ꝛc.:						
		α) Frische Südfrüchte:						
		1) Apfelsinen, Citronen ꝛc. ... »	2	—	54,941	54,308	633	.
		2) ausgezählte ... Stck.	100 St.	20 Sgr.	137,500	115,649	21,851	.
		β) Trockene und getrocknete Datteln, Feigen ꝛc. ... Ctr.	4	—	176,645	165,082	11,563	.
	k.	Gewürze:						
		1) Galgant, Ingber, Cardamom, Kubeben, Muskatnüsse ꝛc. ... »	6	15	9,182	9,191	.	9
		2) Pfeffer und Piment ... »	6	15	50,059	44,474	5,585	.
		3) Zimmet und Zimmet-Cassia, Zimmetblüthe ... »	6	15	9,152	9,676	.	524
	l.	Häringe ... Tonnen	1	—	339,334	351,937	.	12,603
	m.	α) Kaffee, roher und Kaffeesurrogate ... Ctr.	5	—	1,451,962	1,309,258	142,704	.
		β) Kakao in Bohnen und Kakaoschalen ... »	6	15	17,832	16,967	865	.
	o.	Käse aller Art ... »	3	20	37,992	30,330	7,662	.
		Außerdem aus Oesterreich ... »	1	—	5,562	5,382	180	.
	q.	β) Mühlenfabrikate aus Getreide und Hülsenfrüchten, nämlich geschrotene oder geschälte Körner ꝛc. ... »	—	15	32,257	42,692	.	10,435
		Außerdem aus Oesterreich ... »	frei.		318,675	227,508	91,167	.
		Außerdem ... »	frei.		323	.	323	.
	s.	Reis:						
		1) geschälter ... »	1	—	701,073	629,192	71,881	.
	t.	Salz (Kochsalz, Steinsalz) ... »	.		667,077	596,581	70,496	.
	u.	Syrup ... »	3	—	48,582	71,825	.	23,243
		Außerdem ... »	2	15	44,861	.	44,861	.
		Außerdem aus Prozessen ... »	4	—	.	8	.	8
	v.	Tabak:						
		1) Tabaksblätter, unbearbeitete und Stengel ... »	4	—	599,219	585,912	13,307	.
		2) Tabaksfabrikate:						
		α) Rauchtabak in Rollen ꝛc. oder geschnitten ꝛc. »	11	—	7,604	8,271	.	667
		β) Cigarren ... »	20	—	11,447	11,259	188	.
	w.	Thee ... »	8	—	25,544	24,507	1,037	.
	x.	Zucker:						
		3) Rohzucker für inländische Siedereien ꝛc. ... »	5	—	76,349	78,566	.	2,217
		Außerdem ... »	4	7½	54,077	.	54,077	.
26.		Oel, in Fässern eingehend:						
	a.	Baumöl ... »	1	10	18,982	23,580	.	4,598
		Anm. 1. Baumöl in Fässern, wenn bei der Abfertigung auf den Centner 1 Pfd. Terpentinöl oder ¼ Pfd. Rosmarinöl zugesetzt worden ... »	frei.		106,611	111,193	.	4,582
	b.	Anderes Oel ... »	—	15	680,048	713,644	.	33,596
		Anm. 3. Sogenannte Oelkuchen ꝛc., ingleichen Mehl aus solchen Kuchen ꝛc. ... »	—	1	52,424	38,577	13,847	.
		Außerdem aus Oesterreich ... »	frei.		190,773	261,280	.	70,507
27.		Papier und Pappwaaren:						
	a.	Ungeleimtes, ꝛc. Druckpapier, auch grobes (weißes und gefärbtes) Packpapier ... »	1	—	1,017	4,400	.	3,383
		Außerdem aus Oesterreich ... »	frei.		16,594	14,373	2,221	.

Pos. des Zolltarifs.	Waarengattung.	Tarifsatz. Rthlr.	Tarifsatz. Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	Also im Jahre 1861 weniger.
30.	Seide und Seidenwaaren:						
	Seide, rohe ungefärbte ꝛc., auch rohe Floretseide ꝛc. . Ctr.	—	15	20,055	19,627	428	.
a.	Gefärbte Seide und Floretseide, ferner Garn aus Baumwolle und Seide .... „	8	—	1,941	1,847	94	.
b.	Seidene Zeug- und Strumpfwaaren, Tücher, Blonden ꝛc. und Borten theilweise aus Seide .... „	110	—	5,747	5,577	170	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	80	—	82	95	.	13
c.	Dergleichen Waaren, in welchen außer Seide ꝛc. auch andere Spinnmaterialien ꝛc. enthalten sind ꝛc. .... „	55	—	2,638	2,542	96	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	50	—	232	166	66	.
34.	Steinkohlen .... „	—	1½	351,594	258,364	93,230	.
	Außerdem .... „	—	⅓	13,174,665	12,221,649	953,016	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		388,023	211,116	176,907	.
	In Folge besonderer Uebereinkunft .... „	frei.		3,426,213	2,410,503	1,015,710	.
35.	Stroh-, Rohr- und Bastwaaren:						
a.	Matten und Fußdecken, ordin. von Bast, Stroh ꝛc.:						
	1) ungefärbt .... „	—	5	24,451	9,105	15,346	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		890	27	863	.
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		135	200	.	65
36.	Talg und Stearin:						
a.	Talg .... „	1	—	58,660	21,998	36,662	.
37.	Theer ꝛc. Daggert, Pech .... „	—	5	110,706	82,460	28,246	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		3,019	1,249	1,770	.
38.	Töpferwaaren:						
a.	Gemeine Töpferwaaren, Fliesen ꝛc. .... „	—	10	30,647	25,134	5,513	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		7,202	6,285	917	.
	Außerdem aus Bremen .... „	frei.		3,580	2,781	799	.
39.	Vieh:						
a.	Pferde, Maulesel, Maulthiere, Esel .... Stck.	1	10	32,717	27,888	4,829	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		10,459	7,280	3,179	.
	Außerdem nach Anm. 3a .... „	—	15	283	257	26	.
	Aus den Enklaven .... „	frei.		26	30	.	4
b.	Rindvieh:						
	1) Ochsen und Zuchtstiere .... „	5	—	2,589	867	1,731	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	2	15	4,363	3,576	787	.
	Außerdem nach Anm. 2a .... „	1	10	19,658	19,234	424	.
	Außerdem nach Anm. 3b .... „	2	15	3	27	.	24
	Außerdem nach Anm. 2b .... „	1	—	90	101	.	11
	Aus den Enklaven .... „	frei.		26	22	4	.
	2) Kühe .... „	3	—	13,708	10,758	2,950	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	1	15	3,139	1,939	1,200	.
	Außerdem nach Anm. 2b .... „	1	—	14,431	10,666	3,765	.
	Außerdem nach Anm. 3c .... „	1	15	194	161	33	.
	Aus den Enklaven .... „	frei.		148	178	.	30
	3) Jungvieh .... „	2	—	5,084	4,165	919	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	1	—	428	320	108	.
	Außerdem nach Anm. 2c .... „	—	20	5,771	5,672	99	.
	Außerdem nach Anm. 3d .... „	1	—	45	64	.	19
	Aus den Enklaven .... „	frei.		100	73	27	.
	4) Kälber .... „	—	5	30,416	26,798	3,618	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	frei.		17,137	14,165	2,972	.
	Aus den Enklaven .... „	frei.		311	297	14	.
c.	Schweine:						
	1) gemästete .... „	1	—	18,099	16,762	1,337	.
	Außerdem aus Oesterreich .... „	—	20	62,103	34,154	27,949	.
	Aus den Enklaven .... „	frei.		158	224	.	66

Pos. des Zolltarifs.		Waarengattung.		Tarifsatz. Rthlr.	Tarifsatz. Sgr.	Im Jahre 1861.	Im Jahre 1860.	Also im Jahre 1861 mehr.	Also im Jahre 1861 weniger.
39.	c.	2) magere	Stck.	—	20	468,181	415,590	52,591	.
		Aus den Enklaven	„	frei.		191	136	55	.
		3) Spanferkel	„	—	5	112,702	126,907	.	14,205
		Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		28,173	23,133	5,040	.
		Aus den Enklaven	„	frei.		471	387	84	.
	d.	Hammel	„	—	15	39,202	30,724	8,478	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	—	10	4,834	6,744	.	1,910
		Aus den Enklaven	„	frei.		16	180	.	164
	e.	Anderes Schafvieh und Ziegen	„	—	5	49,270	37,748	11,522	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		23,210	15,873	7,337	.
		Aus den Enklaven	„	frei.		71	131	.	60
41.		Wolle und Wollenwaaren:							
	a.	Rohe und gekämmte Schafwolle, einschließlich der Gerberwolle	Ctr.	frei.		393,890	376,870	17,020	.
	b.	Weißes drei- oder mehrfach gezwirntes wollenes und Kameelgarn ꝛc.	„	8	—	15,688	14,600	1,088	.
		2) Gewalkte, unbedruckte Tuch-, Zeug- und Filzwaaren, Strumpfwaaren ꝛc.	„	30	—	28,970	26,074	2,896	.
	c.	Anm. aa. Einfaches und doublirtes ungefärbtes Wollengarn	„	—	15	140,691	133,169	7,522	.
		Zur allgemeinen Eingangsabgabe:							
		Bücher, gedruckte, sowohl gebundene als ungebundene, Landkarten und Kupferstiche	„	—	15	17,819	16,770	1,049	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		8,288	6,254	2,034	.
		Federn (Bettfedern) Federspulen	„	—	15	7,603	7,111	492	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		38,525	36,865	1,660	.
		Fische, gesalzene, getrocknete, geräucherte, marinirte ꝛc.	„	—	15	53,045	68,979	.	15,934
		Obst, gebackenes, getrocknetes	„	—	15	23,266	18,851	4,415	.
		Außerdem aus Oesterreich	„	frei.		155,135	136,060	19,075	.
		Aus den Enklaven	„	frei.		89	190	.	101
		Oeldraß	„	—	15	8,258	5,713	2,545	.
		Thran	„	—	15	192,702	187,575	5,127	.
		Außerdem Robbenspeck	„	frei.		4,671	5,854	.	1,183
		II. Waaren-Ausgang.							
2.	a.	Rohe Baumwolle	„	—	5	2,164	26,568	.	24,404
		In Folge besonderer Uebereinkunft	„	frei.		316,689	.	316,689	.
		Außerdem nach Oesterreich	„	—	3½	1,234	301,599	.	300,365
8.		Flachs, Werg, Hanf, Heede	„	frei.		143,709	174,309	.	30,600
11.	a.	Rohe Häute und Felle	„	1	20	43,125	49,299	.	6,174
24.		Lumpen und andere Abfälle zur Papierfabrikation	„	3	—	787	1,345	.	558
		nach Pos. 24. Anm.	„	—	10	9	167	.	158
41.	a.	Rohe und gekämmte Schafwolle, einschließlich der Gerberwolle	„	—	10	85,308	83,110	2,198	.
		Außerdem nach Oesterreich	„	frei.		7,034	11,795	.	4,761
		Haidschnuckenwolle	„	—	2½	4,350	7,104	.	2,754
		Rohe Seide	„	frei.		1,591	1,540	51	.

B. Vergleichung der gemeinschaftlichen Zoll-Einnahmen an Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben im Jahre 1861 mit denen des Vorjahres.

Die zur gemeinschaftlichen Theilung gestellten Brutto-Zoll-Einnahmen, ohne Abzug des Aequivalents an Preußen für Wasserzölle ꝛc., betragen:

Vereinsstaaten.	Eingangs-Abgaben. im Jahre 1861. Rthlr.	Eingangs-Abgaben. im Jahre 1860. Rthlr.	Ausgangs-Abgaben. im Jahre 1861. Rthlr.	Ausgangs-Abgaben. im Jahre 1860. Rthlr.	Durchgangs-Abgaben. im Jahre 1861. Rthlr.	Durchgangs-Abgaben. im Jahre 1860. Rthlr.	Zusammen. im Jahre 1861. Rthlr.	Zusammen. im Jahre 1860. Rthlr.	Zusammen. im Jahre 1861 also: mehr. Rthlr.	Zusammen. im Jahre 1861 also: weniger. Rthlr.
1. Preußen	14,235,343	13,387,846	a. 27,240 b. 33,542	a. 42,478 b. 46,365	a. 8,902 b. 3,291	a. 235,950 b. 18,185	14,308,318	13,730,824	577,494	.
Außerdem: Luxemburg	128,196	139,379	2,544	1,777	137	903	130,877	142,059	.	11,182
2. Bayern	1,329,498	1,274,055	11,779	13,270	1,415	16,294	1,342,692	1,303,619	39,073	.
3. Sachsen	2,605,151	2,512,375	12,656	48,272	11,531	94,999	2,629,338	2,655,646	.	26,308
4. Hannover	2,174,116	2,158,161	4,415	7,720	3,012	22,248	2,181,543	2,188,129	.	6,586
5. Württemberg	482,070	431,157	1,176	1,767	143	2,487	483,389	435,411	47,978	.
6. Baden	1,058,038	950,831	14,609	20,139	1,628	14,766	1,074,275	985,736	88,539	.
7. Kurf. Hessen	352,041	323,989	179	263	1	205	352,221	324,457	27,764	.
8. Großh. Hessen	505,843	497,537	1,548	2,436	288	1,468	507,674	501,441	6,233	.
9. Thüringen	337,581	329,214	40	75	37	332	337,658	329,621	8,037	.
10. Braunschweig	272,443	280,072	.	a. 10	a. 25	a. 95	272,468	280,177	.	7,709
11. Oldenburg	260,693	241,598	130	140	.	1	260,823	241,739	19,084	.
12. Nassau	94,772	86,569	268	275	.	228	95,040	87,072	7,968	.
13. Frankfurt a. M.	910,210	872,089	21,533	23,077	103	1,146	931,846	896,312	35,534	.
Summa	24,745,995	23,484,872	131,654	208,064	30,513	409,307	24,908,162	24,102,243	857,704 51,785 805,919	51,785

a. Oestlicher } Verband.
b. Westlicher }

Gesetzgebung.

Zollamtliche Behandlung der in abhebbaren Behältern eingehenden Eisenbahngüter im Zollverein.

(Staats-Anz. Nr. 96.)

Da die abhebbaren Behälter, in denen Waaren mittelst der Eisenbahnen vom Auslande eingehen, soweit deren Ablassung mit Ladungsverzeichnissen und Ansagezetteln gestattet worden ist, den verschlußfähigen Wagen oder Wagenabtheilungen gleichgestellt worden sind, so unterliegt es, wie ich Ew. ꝛc. auf den Bericht vom 6. d. M. erwiedere, keinem Bedenken, dergleichen verschlossene Behälter mit Ladungsverzeichnissen und Ansagezetteln nach allen an Eisenbahnen gelegenen Orten abzulassen, an welchen sich Hauptämter mit Niederlagen befinden, vorausgesetzt, daß die Waaren in demselben Behälter, in welchem sie vom Auslande eingegangen sind, und ohne daß der Verschluß unterwegs abgenommen oder irgend eine Veränderung mit der Ladung vorgenommen worden ist, bis zur Abfertigungsstelle gelangen. Soweit die an den Bestimmungsorten belegenen Aemter aber nicht allgemein zur Abfertigung der mit Ladungsverzeichnissen und Ansagezetteln eingehenden Eisenbahngüter ermächtigt sind, wird eine besondere Anweisung derselben vorhergehen müssen, bevor dahin von den Grenzämtern die in abhebbaren Behältern befindlichen Waaren in der bezeichneten Weise abgelassen werden. Ew. ꝛc. mögen daher, wenn diese Ablassung beantragt wird, davon hierher Anzeige machen, damit die Anweisung der betreffenden Aemter von hier aus oder durch Vermittelung der Regierungen der betreffenden Zollvereinsstaaten erfolge.

Berlin, den 26. Februar 1862.

Der Finanz-Minister.

An
den Königlichen Provinzial-Steuer-Direktor
Herrn N. zu N.

Erläuterungen zum Russischen Zolltarif.

Den Russischen Zollämtern ist von dem Departement des auswärtigen Handels unterm 28. Februar d. J. (a. St.) ein Verzeichniß mehrerer im Tarif nicht benannter Waaren mit Angabe der Artikel des Tarifs, unter welche die Waaren durchzuklassifiziren sind,

übersandt worden. Dasselbe lautet, nach der in Nr. 71 der »Rigaischen Handelszeitung« mitgetheilten Uebersetzung, wie folgt[1]):

Register
einiger im Tarif nicht benannter Waaren, mit Angabe der Artikel, nach welchen dieselben zuzulassen sind.

Apparate für Laboratorien; Apparate zur Gewinnung und Bearbeitung von Benzin, Naphta und anderen Produkten aus Theer, der bei der Gasbereitung gewonnen wird; Apparate (in vollständiger Einrichtung) zur Gewinnung von Paraffin und anderen Produkten aus Torf; Apparate für Branntweinbrennereien; Apparate zum Malzdörren in Bierbrauereien; Apparate zur Bereitung von Amalgam für Spiegel; Apparate zur Bereitung der Platina, nach Artikel 33.

Apparate zur Bereitung von Mineralwasser; Apparate zur Ausmessung des elektromagnetischen Stromes, nach Art. 233.

Perlen aus Holz, nach Art. 246 Punkt a.

Papier, mit Glas bestreutes, nach Art. 59.

Werkbänke, eiserne für Schlosser, nach Art. 262.

Hydrometer mit dem erforderlichen Zubehör, nach Art. 33.

Nägel, eiserne, mit Zink überzogene, nach Art. 255.

Nägel, eiserne, mit geschliffenen Köpfen, nach Art. 267.

Nägel, kupferne (oder messingene), mit versilberten Köpfen, nach Art. 271.

Nägel, eiserne, mit Fayanceköpfen, nach Art. 334.

Gyps, pulverisirter, nach Art. 13.

Gasmesser (Gasometer), nach Art. 33.

Porzellantafeln zum Schreiben, in Holzrahmen, nach Art. 245.

Brettchen, hölzerne, Zimmermannsarbeit, mit gestoßenen Steinen bestreut, zum Schärfen der Sensen, nach Art. 30.

Eisen in Platten mit Zink überzogen, nach Art. 167.

Fabrikate aus Aluminium, nach Art. 245.

Schnürnadeln, nach Art. 264.

Kalk, essigsaurer, in roher Gestalt, nach Art. 53.

Kinderspielzeug aus Holz, nach Art. 246 Punkt c.

Isolatoren, gläserne mit eisernen Haken, sowie auch porzellanene und irdene, nach Art. 255.

Teppichgewebe, grobe, aus Hanf oder Flachs, nach Art. 299.

Teppiche aus Gummi elasticum und Guttaperche, mit Beimischung von Korkholz, nach Art. 59.

Walzen für chaussirte Wege und zum Walzen der Erde, nach Artikel 33.

Bänder aus Schreibpapier für Telegraphen, nach Art. 202.

Baumöl mit Terpentin gemischt, nach Art. 163.

Handreisesäcke aus Guttaperche, nach Art. 240.

Knochenöl, nach Art. 163.

Handmaschine zum Fahren auf Eisenbahnen, nach Art. 33.

Medaillons auf Holz, nach Art. 246.

Besen aus ungereinigtem Stroh, nach Art. 26.

Säcke, grobe wollene, für Zuckersiedereien, nach Art. 314.

Ueberziehärmel, baumwollene, gestrickte, nach Art. 292.

Scheeren für Schneider, nach Art. 261.

Feuerstähle, nach Art. 266.

Abfälle von Wolle beim Kratzen derselben, nach Art. 8.

Schuhwerk aus Schilf, nach Art. 26.

Portefeuilles aus Pappe, nach Art. 245.

Garn aus Jute, nach Art. 162.

Glasgeschirre, ungeschliffene mit Zinkdeckeln, nach Art. 285.

Pumpen zum Wasserpumpen, nach Art. 33.

Fliesen und Stufen zu Treppen aus Cement, ungeschliffen und ohne Verzierungen, nach Art. 21.

Brenner, gußeiserne, bronzirte zu Gas, nach Art. 269.

Schwefelsaure Thonerde, welche statt des Alauns gebraucht wird, nach Art. 181.

Stühle und Tische aus Holzspähnen und Stroh, nach Art. 26

Gläserne Bälle, nach Art. 246.

Gläserne Leuchter, nach Art. 285.

Drechselbänke, nach Art. 33.

Kopfnetze für Damen, nach Art. 333.

Baumwollengewebe mit metallischen aufgedruckten Streifen und Muschen, nach Art. 293.

Röhren aus Papiermasse, Graphit und Asphalt, und Röhren aus getheerter Pappe mit eisernen und gußeisernen Mündungen, nach Art. 15.

Filter aus Kohle, nach Art. 21.

Papierlaternen, nach Art. 203.

Messingene Lichtformen, nach Art. 262.

Blumen, künstliche, aus Leder, nach Art. 240.

Kinderhüte aus mit Wolle bestreutem Baumwollengewebe, nach Art. 349 mit einem Zoll von 80 Kop. pr. Stück.

Hopfenextrakt, nach Art. 132.

Eiserne Kasten zur Zuckerfabrikation, nach Art. 262.

Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Frankreich und Peru.

(Moniteur universel No. 72.)

Seine Majestät der Kaiser der Franzosen und Seine Excellenz der Präsident der Republik Peru, von dem Wunsche beseelt, die Bande der Freundschaft fester zu knüpfen, die Handels- und Schifffahrtsbeziehungen, welche glücklicher Weise zwischen den beiden Nationen schon jetzt bestehen, zu regeln, aufrecht zu erhalten und auszudehnen, haben beschlossen, einen Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag abzuschließen, der jene Beziehungen in sicherer Weise auf die Grundsätze der Gerechtigkeit und der Gegenseitigkeit gründet, und haben zu diesem Zweck Ihre Vollmachten übertragen, nämlich:

Seine Majestät der Kaiser der Franzosen dem Herrn Prosper Edmund von Lesseps, Ritter des Ordens der Ehrenlegion, Komthur des Ordens Gregors des Großen und der Ritter von Jerusalem, Ritter des Belgischen Leopoldordens, Ihren Generalkonsul und Geschäftsträger bei der Regierung der Republik Peru,

Und Seine Excellenz der Präsident der Republik Peru dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten Herrn Dr. Don Josef Fabius Melgar,

Welche, nachdem sie ihre Vollmachten ausgewechselt, und dieselben in guter und gehöriger Form gefunden haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind:

---

[1]) Man vergl. den Russischen Zolltarif vom 28. Mai 1857, Hand.-Arch. 1857 II. S. 137.

Art 1.

Zwischen dem Kaiserreich Frankreich einestheils und der Republik Peru anderentheils in der ganzen Ausdehnung ihrer Besitzungen und Gebiete, sowie zwischen den Unterthanen oder Bürgern des einen wie des anderen Staates soll ohne Ausnahme von Personen oder Orten beständiger Friede und vollkommene, aufrichtige Freundschaft bestehen.

Art. 2.

Die Franzosen können in Peru und die Peruaner in Frankreich wechselseitig und in vollkommener Freiheit mit ihren Schiffen und Ladungen, wie die Landesangehörigen selbst, nach allen Orten, Häfen und Strömen kommen, die jetzt oder später dem auswärtigen Handel überhaupt geöffnet sind.

Die Unterthanen oder Bürger der beiden Staaten können wie die Landesangehörigen in den resp. Gebieten reisen, sich aufhalten oder sich niederlassen, Groß- und Kleinhandel treiben, jede Beschäftigung, Kunst oder Gewerbszweig, die nicht den Gebräuchen, den guten Sitten, der Moral, der öffentlichen Sicherheit und Wohlfahrt zuwiderlaufen, betreiben, indem sie sich den Ortsgesetzen und den Polizei-Verordnungen unterwerfen, und die Bedingungen und Förmlichkeiten, welche durch besondere Bestimmungen für den Betrieb gewisser wissenschaftlicher Berufsarten vorgeschrieben sind, beobachten; gleichermaßen können sie Häuser, Waarenlager und Läden, deren sie bedürfen, miethen und inne haben; Waaren- und Geldtransporte bewirken und Konsignationen annehmen sowohl für das Inland als für das Ausland, indem sie sich den Verbindlichkeiten unterwerfen, und die Abgaben und Patentgebühren entrichten, welche durch die Landesgesetze vorgeschrieben sind.

Bei allen ihren Käufen, Verkäufen, Vereinbarungen und Verträgen haben sie vollkommene Freiheit, alle gesetzlich erlaubten Bedingungen aufzustellen, den Preis der Effekten, Waaren und anderer Naturprodukte oder Fabrikate, sowohl der vom Auslande eingeführten, als in dem Lande ihres Aufenthalts erzeugten, festzusetzen, sei es, daß sie dieselben im Innern verkaufen, sei es, daß sie dieselben zur Ausfuhr bestimmen: wobei sie jedoch sich genau nach den Gesetzen und Verordnungen des Landes zu richten haben.

Sie erfreuen sich der gleichen Freiheit, um selbst ihre Angelegenheiten zu betreiben, bei dem Zollamte ihre eigenen Deklarationen einzureichen, oder sich durch wen sie wollen, Bevollmächtigte, Faktoren, Agenten, Konsignatare oder Dollmetscher, sei es bei dem Einkauf oder bei dem Verkauf ihrer Güter, Effekten, Waaren und anderen Vereinbarungen und Kontrakten, sei es bei der Befrachtung, der Löschung oder Abfertigung ihrer Schiffe, vertreten zu lassen, stets unter Beobachtung der in Kraft stehenden Gesetze und Verordnungen des Landes. Gleichermaßen haben sie das Recht, dieselben Obliegenheiten wahrzunehmen, wenn diese ihnen durch ihre Landsleute, durch Fremde oder durch Landesangehörige übertragen werden, und in keinem Falle sind sie anderen Lasten, Gebühren oder Steuern unterworfen, als denjenigen, welche die Landesangehörigen, oder die Unterthanen oder Bürger der meistbegünstigten Nation zu tragen haben.

Art. 3.

Die Unterthanen und Bürger der beiden hohen vertragenden Theile erfreuen sich in dem einen wie in dem anderen Staate des vollständigsten und dauernden Schutzes für ihre Personen und ihr Eigenthum; sie haben demgemäß freien und ungehinderten Zutritt zu den Gerichtshöfen, um ihre Gerechtsame in jeder Instanz und in allen gesetzlich eingeführten Stadien der Rechtsprechung zu verfolgen und zu vertheidigen; es steht ihnen frei, die Advokaten, Anwälte oder Dollmetscher, die sie für geeignet halten, anzunehmen; kurz, sie genießen in dieser Hinsicht dieselben Rechte und Privilegien, welche jetzt oder künftig den Einheimischen gewährt werden, und sind den den Letzteren auferlegten Bedingungen unterworfen.

Außerdem sind sie von jedem persönlichen Dienste in dem Landheere oder zur See, bei den Nationalgarden oder Milizen, sowie von allen Kriegskontributionen, Zwangsanleihen, Requisitionen oder irgend welchen militairischen Dienstleistungen befreit; sie können in keinem Falle hinsichtlich ihres beweglichen oder unbeweglichen Vermögens anderen Lasten, Gebühren oder Steuern unterworfen werden, als denen, welche die Einheimischen selbst oder die Unterthanen oder Bürger der meistbegünstigten Nation ohne Ausnahme zu tragen haben, wohlverstanden, daß, wer die Anwendung des letzten Theils dieses Artikels für sich verlangt, zwischen derjenigen der beiden Behandlungsweisen, welche ihm am vortheilhaftesten erscheint, die Wahl hat.

Sie können nicht verhaftet, nicht aus dem Lande verwiesen, noch auch von einem Orte des Landes zu einem andern abgeführt werden, ohne daß erhebliche Gründe vorliegen, ohne daß rücksichtlich ihrer die gesetzlichen Formen zur Anwendung gebracht werden, und bevor nicht die Veranlassung, welche eine derartige Maßnahme begründet, und die Urkunden, die solche beglaubigen, rechtzeitig den diplomatischen Agenten oder Konsuln der betreffenden Nation mitgetheilt sind. In allen Fällen steht den Angeschuldigten die nach den Umständen erforderliche Frist offen, um ihre Rechtfertigungs- und Vertheidigungsmittel vorzubringen, und mit den genannten diplomatischen oder Konsular-Agenten die Maßregeln zu treffen, welche zur Erhaltung ihrer eigenen oder der in ihren Händen befindlichen Güter Dritter erforderlich sind. Die Vereinbarungen des gegenwärtigen Artikels stehen der Vollstreckung von Urtheilen, welche durch die betreffenden Gerichtshöfe nach den Landesgesetzen gefällt sind, nicht entgegen.

Art. 4.

Die Franzosen genießen in Peru und die Peruaner in Frankreich gänzliche und vollkommene Gewissensfreiheit und dürfen ihres religiösen Glaubens wegen nicht beunruhigt werden, unter der Bedingung: daß sie wechselseitig die Gesetze und Gebräuche beobachten, welche in den beiden Ländern rücksichtlich der äußeren Ausübung ihres Gottesdienstes bestehen. Sie haben das Recht, ihre Todten auf den geweihten Kirchhöfen ihrer Gemeinden in dem Lande, oder auf solchen Kirchhöfen, die sie mit Zustimmung der kompetenten Behörde bezeichnen oder errichten, oder wenn Kirchhöfe nicht vorhanden sind, an anderen passenden und schicklichen Orten, welche gegen jede Entweihung geschützt werden sollen, zu bestatten.

Art. 5.

Die Unterthanen und Bürger des einen wie des anderen Staates können einer militairischen Unternehmung halber oder für irgend welchen öffentlichen Zweck keinem Embargo unterworfen, noch mit ihren Schiffen, Mannschaften, Ladungen und Handelsgegenständen festgehal-

ten werden, ohne daß eine Entschädigung durch die Betheiligten vereinbart und festgestellt wird, die im Voraus zu berichtigen ist und für solche Benutzung und für die Unbill, die Verluste, Versäumnisse und Beschädigungen hinreicht, die durch den zwangsweise eingetretenen Dienst verursacht sind, daraus entspringen können. Wenn es sich um einen Dienst oder eine Benutzung zu Privatzwecken handelt, welche durch Nichts mit dem Interesse des Staates oder mit der öffentlichen Gesundheitspflege in Verbindung steht, dann kann das Eigenthum der gedachten Unterthanen oder Bürger ohne deren ausdrückliche Einwilligung nicht zurückbehalten oder gebraucht werden, selbst wenn das Anerbieten oder die Zahlung einer Entschädigung vorhergeht.

Art. 6.

Die Unterthanen oder Bürger der beiden hohen vertragenden Theile haben das Recht, in den betreffenden Gebieten bewegliches und unbewegliches Vermögen zu besitzen, darüber durch Kauf, Verkauf, Schenkung, Tausch, Heirath und in jeder anderen Art zu verfügen; ihre testamentarischen oder Intestaterben, ebenso ihre Legatare treten ohne Hinderniß in den Besitz der Erbschaft und können über dieselbe nach ihrem Willen verfügen, ohne andere oder höhere Erbschaftsabgaben zu bezahlen, als diejenigen, welche in gleichen Fällen die Angehörigen des Landes, in welchem das Vermögen sich befindet, zu entrichten haben. Bei dem Nichtvorhandensein von Erben oder deren Stellvertretern werden erblose Verlassenschaften in eben der Weise behandelt, wie in dem gleichen Falle Güter, welche den Einheimischen gehören, behandelt werden.

Art. 7.

Wenn unglücklicher Weise durch irgend einen Umstand, den vorauszusehen oder zu verhindern unmöglich war, der Friede zwischen den beiden Staaten gebrochen werden sollte, so ist man in der Absicht, die Leiden des Krieges zu verringern, dahin übereingekommen, daß die Unterthanen und Bürger des einen Staates, welche in den Städten, Häfen und Gebieten des anderen wohnen, dort Handel oder irgend ein sonstiges Gewerbe treiben, sich auch ferner dort aufhalten und ihre Geschäfte fortsetzen können, so lange sie sich friedlich benehmen und sich keines Verstoßes gegen die Gesetze schuldig machen. In dem Falle jedoch, daß ihr Benehmen zu gerechtem Verdachte gegen sie Veranlassung giebt, gehen sie dieses Vorrechts verlustig, und wenn die betreffenden Regierungen es für nothwendig erachten, sie aus dem Lande zu entfernen, wird ihnen eine Frist von 12 Monaten, gerechnet von der Bekanntmachung des Befehls oder von dem Tage, an dem ihnen derselbe mitgetheilt wurde, bewilligt, um ihre Angelegenheiten zu ordnen, und mit ihren Familien, ihrer Habe und Vermögen sich fortzubegeben. Zu diesem Behufe soll ihnen sicheres Geleit gegeben werden. Nichtsdestoweniger bleibt wohlverstanden, daß Personen, die sich auf solche Weise verdächtig gemacht haben, von den betreffenden Regierungen nach den Punkten ihres eigenen Gebietes, die man geeignet hält zu bezeichnen, abgeführt werden können.

Bei keinem Kriegs- oder Streitfall zwischen den beiden Nationen sollen die Besitzthümer oder Güter der betreffenden Unterthanen oder Bürger, welcher Art diese auch sind, einer Beschlagnahme oder Sequestration, oder anderen Lasten und Auflagen unterworfen werden, als denjenigen, welche von den Einheimischen erfordert werden. Ebenso können während einer Unterbrechung des Friedens Privatgelder, Forderungen oder öffentliche Werthpapiere, oder Bank- und andere Aktien nicht zum Nachtheil der betreffenden Unterthanen und zum Vortheil des Landes, in welchem sie sich befinden, mit Beschlag belegt, sequestrirt oder konfiszirt werden.

Art. 8.

In keinem Falle dürfen die in Frankreich auf die Erzeugnisse jedweder Art des Bodens und der Industrie Perus gelegten Eingangsabgaben und umgekehrt, andere oder höhere sein, als diejenigen, welchen die gleichartigen Erzeugnisse der meistbegünstigten Nation unterworfen sind. Derselbe Grundsatz ist bei der Ausfuhr zu beobachten.

Kein Verbot und keine Beschränkung der Ein- oder Ausfuhr irgend welchen Gegenstandes soll im gegenseitigen Handel beider Länder stattfinden, keine Förmlichkeiten sollen erfordert werden, um den Ursprung und die Herkunft der betreffenden, in dem einen der beiden Staaten eingeführten Waaren, darzuthun, es sei denn, daß die nämlichen Verbote, Beschränkungen und Förmlichkeiten auf alle anderen Nationen gleichermaßen ausgedehnt würden.

Kurz, der Französische Handel in Peru und der Peruanische Handel in Frankreich soll in allen Fällen und in allen Beziehungen, wie der der meistbegünstigten Nation behandelt werden.

Art. 9.

Alle Erzeugnisse des Bodens oder der Industrie des einen der beiden Länder, deren Einfuhr nicht ausdrücklich verboten ist, zahlen in den Häfen des anderen die nämlichen Einfuhrzölle, gleichviel, ob sie auf Französischen oder Peruanischen Schiffen verladen sind. Ebenso sollen die ausgeführten Erzeugnisse dieselben Abgaben entrichten, und dieselben Befreiungen, Bewilligungen und Abgabenerstattungen genießen, welche der Ausfuhr auf inländischen Schiffen vorbehalten sind oder sein werden. Man ist darüber einverstanden, daß der Ausdruck »Bewilligung« in keinem Falle auf die Prämien anwendbar ist, welche die Regierung des Kaisers bei der Ausfuhr von Stockfischen von Französischer Fischerei gewährt.

Art. 10.

Die Französischen Schiffe sollen bei ihrer Ankunft in den Häfen von Peru oder bei ihrem Ausgange aus denselben, und die Peruanischen Schiffe bei ihrem Eingange in die Häfen Frankreichs oder beim Ausgange aus denselben, weder anderen noch höheren Hafen-, Leuchtthurm-, Tonnen-, Lootsen-, Quarantainegeldern oder anderen den Schiffskörper belastenden Abgaben unterworfen sein, als denjenigen, welchen die inländischen Schiffe unterworfen sind oder sein werden. Die Begünstigungen und Befreiungen, welche den Inhalt des gegenwärtigen Artikels ausmachen, erstrecken sich nicht auf den Betrag, welchen die Schiffe für die Benutzung der, sei es durch Privatunternehmer, sei es durch den Staat gebauten Molen, jetzt oder künftig zu entrichten haben; folgeweise sind die Fahrzeuge der beiden vertragenden Theile den Bedingungen oder Tarifen unterworfen, die von den Unternehmern oder von der Regierung für die fremden Schiffe festgesetzt werden; sie genießen in dieser Beziehung nur die der meistbegünstigten Nation eingeräumten Zugeständnisse.

Art. 11.

Die Schifffahrtsgebühren, Tonnengelder und anderen Abgaben, die nach Maßgabe der Tragfähigkeit der Schiffe zu erheben sind,

werden bei den Französischen Schiffen in den Häfen der Republik Peru nach den in dem Manifest oder den übrigen Schiffspapieren enthaltenen Angaben erhoben: dieselbe Vorschrift findet bei den Peruanischen Schiffen in den Häfen des Französischen Reiches statt.

Art. 12.

Die Französischen Schiffe, die in einen Hafen von Peru einlaufen und wechselseitig, die Peruanischen Schiffe, die in einen Hafen Frankreichs einlaufen, in der Absicht dort nur einen Theil ihrer Ladung zu löschen, können, indem sie sich stets nach den Gesetzen und Verordnungen der resp. Staaten zu richten haben, den Theil der Ladung, welcher nach anderen Häfen desselben Staates oder eines anderen Landes bestimmt ist, an Bord behalten und wieder ausführen, ohne gezwungen zu sein, für diesen letzteren Theil ihrer Ladung andere oder höhere Abgaben zu entrichten, als diejenigen, welche die einheimischen Schiffe unter gleichen Verhältnissen zahlen oder zahlen werden. Die gleiche Vorschrift findet Anwendung auf die Reihefahrt, welche zur Vervollständigung der Rückladungen bestimmt ist.

Art. 13.

Wenn die Handelsschiffe des einen der beiden hohen vertragenden Theile aus Anlaß der Nothruhe oder wegen festgestellter Haverie in die Häfen des anderen einlaufen oder an dessen Küsten landen, so sollen dieselben keiner Schifffahrtsabgabe, unter welchem Namen auch diese Abgaben wechselseitig bestehen, mit Ausnahme der Lootsen- und anderer Abgaben, welche eine Vergütung für Dienstleistungen der Privatindustrie darstellen, unterworfen sein; vorausgesetzt, daß diese Schiffe keine Handelsoperation, sei es, indem sie Waaren laden oder löschen, vornehmen. In dem Spezialfall der Haverie ist es ihnen gestattet, unter den Vorsichtsmaßregeln, welche durch die Zollgesetze der betreffenden Staaten eingeführt sind, die Waaren, aus denen ihre Ladung besteht, an das Land zu schaffen, um deren Untergang zu vermeiden, und es sind von ihnen keine anderen Abgaben zu erheben, als solche, welche die Miethe von Magazinen oder öffentlichen Niederlagen betreffen, die sie zur vorläufigen Unterbringung dieser Waaren während der zur Ausbesserung der Haverie des Fahrzeuges bestimmten Zeit nöthig haben.

Art. 14.

Die beiden hohen vertragenden Theile kommen überein, daß die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages auf die Küstenfahrt und den Küstenhandel, d. h. den Verkehr zwischen zwei gleichmäßig in dem Gebiete des einen von ihnen belegenen Häfen, nicht als anwendbar angesehen werden sollen, folgeweise bleibt die Regelung dieses Handels den besonderen Gesetzen der beiden Staaten vorbehalten.

Wenn jedoch der eine der beiden hohen vertragenden Theile, unter Abänderung seiner auf die Küstenfahrt bezüglichen Schifffahrtsgesetze, einer dritten Macht den Vortheil dieser Schifffahrt einräumen sollte, dann kann der andere Theil denselben Vortheil für sich beanspruchen, und zwar unentgeltlich, wenn das Zugeständniß ein unentgeltliches, und unter einer gleichwerthigen Gegenleistung, wenn das Zugeständniß ein bedingtes gewesen ist.

Art. 15.

In Absicht des gegenwärtigen Vertrages werden wechselseitig als Französische oder Peruanische Schiffe angesehen: solche, welche unter der Flagge des einen oder des anderen Staates segeln; welche Eigenthum der Unterthanen oder Bürger des einen oder des anderen Landes sind; deren Kapitaine gleichermaßen Unterthanen oder Bürger des besagten Landes sind; welche nach Maßgabe der Gesetze des Staates, dessen Flagge sie führen, in das Register eingeschrieben, und welche Inhaber eines regelrecht durch die zuständige Behörde ausgefertigten Patents sind.

Die beiden hohen vertragenden Theile behalten sich übrigens das Recht vor, wenn die Interessen ihrer Schifffahrt unter dem Wortlaut dieses Artikels leiden sollten, denselben im gemeinsamen Einverständnisse den Abänderungen zu unterwerfen, welche sie nach Lage der beiderseitigen Gesetzgebung für angemessen erachten.

Art. 16.

Die den Unterthanen oder Bürgern des einen der beiden hohen vertragenden Theile gehörigen Schiffe, Waaren und Effekten, welche von Seeräubern innerhalb der Grenzen seiner Gerichtsbarkeit, oder auf hoher See weggenommen, und welche in die Häfen, Flüsse, Rheden oder Buchten des Gebiets des anderen eingebracht oder daselbst gefunden werden, sollen ihren Eigenthümern gegen vorgängige Bezahlung der etwaigen Kosten der Wiederergreifung, die von den zuständigen Gerichtshöfen festzusetzen sind, und auf den vor diesen nämlichen Gerichtshöfen geführten Nachweis des Eigenthumsrechts zurückgegeben werden; es ist wohlverstanden, daß die Rückforderung innerhalb Jahresfrist durch die betheiligte Partei, ihre Bevollmächtigten oder die Agenten der betreffenden Regierung geltend gemacht werden muß.

Art. 17.

In Allem, was die Aufstellung der Schiffe, deren Befrachtung und Löschung in den Häfen, Rheden, Buchten und Ankergründen betrifft, und ohne Ausnahme bei allen Ordnungs- und Polizei-Förmlichkeiten denen die Handelsschiffe, deren Mannschaft und Ladungen unterworfen sein können, soll den Nationalschiffen in dem einen der beiden Staaten kein Vorrecht und keine Begünstigung eingeräumt werden, die nicht ebenso auch den Schiffen des anderen Staates zu Theil würde, da es der Wille der hohen vertragenden Theile ist, daß in dieser Hinsicht die Französischen Fahrzeuge und die Peruanischen Fahrzeuge auf dem Fuße vollkommener Gleichstellung behandelt werden sollen.

Art. 18.

Die Französischen Kriegsfahrzeuge und die Peruanischen Kriegsfahrzeuge können wechselseitig in die Häfen Frankreichs und Perus, deren Zugang der meistbegünstigten Nation eingeräumt ist, einlaufen, dort sich aufhalten und Ausbesserungen vornehmen; sie sind daselbst den gleichen Vorschriften unterworfen und genießen die gleichen Ehren und Vorrechte.

Art. 19.

Die beiden hohen vertragenden Theile nehmen in ihren wechselseitigen Beziehungen die vier Grundsätze des Seerechts an, welche in der Deklaration vom 16. April 1856 durch die auf dem Pariser Kongreß vereinigten Bevollmächtigten Oesterreichs, Frankreichs, Großbritanniens, Preußens, Rußlands, Sardiniens und der Türkei verkündet und gleichermaßen von der Regierung Perus, in Gemäßheit der Resolution der gesetzgebenden Versammlung vom 3. Oktober 1857 anerkannt sind, nämlich:

1. Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft;
2. die neutrale Flagge deckt das friedliche Gut mit Ausnahme der Kriegskontrebande;
3. neutrales Gut unter friedlicher Flagge, mit Ausnahme der Kriegskontrebande, darf nicht mit Beschlag belegt werden;
4. die Blokaden müssen, um rechtsverbindlich zu sein, wirksam, d. h. durch eine Streitmacht aufrecht erhalten sein, welche hinreicht, um den Zugang zur Küste des Feindes wirklich zu verhindern.

Art. 20.

Als Folgerungen aus den vorstehenden Grundsätzen kommen die beiden hohen vertragenden Theile über nachstehende Punkte überein:

1. Die Schiffe desjenigen der beiden Staaten, der neutral bleibt, können von einem feindlichen nach einem neutralen Hafen oder Landestheil, von einem neutralen nach einem feindlichen Hafen oder Landestheil, und von einem feindlichen nach einem anderen ebenfalls feindlichen Hafen oder Landestheil frei segeln, wohlverstanden, mit Ausnahme der Orte oder der Häfen im Blokadezustande, und es soll in allen Fällen die an Bord dieser Schiffe verladene Waare, wer auch ihr Eigenthümer ist, frei bleiben, mit Ausnahme der Kriegskontrebande; ebenso soll jedes an Bord eines neutralen Fahrzeuges eingeschiffte Individuum, selbst wenn es Unterthan oder Bürger des feindlichen Staats ist, frei sein, vorausgesetzt, daß es nicht zur Zeit im Dienste des Feindes steht, oder die Bestimmung hat, in denselben einzutreten.
2. Die Güter und die Unterthanen oder Bürger desjenigen der beiden vertragenden Theile, der neutral bleibt, während der andere in einen Krieg verwickelt ist, sind vor aller Konfiskation und Verhaftung selbst an Bord eines feindlichen Schiffs geschützt, vorausgesetzt, daß es sich nicht um Kriegskontrebande, oder um Personen handelt, die zur Zeit in dem Dienste des Feindes stehen, oder zum Eintritt in denselben bestimmt sind.

Art. 21.

Die folgenden Gegenstände werden zur Kriegskontrebande gerechnet: Blanke Waffen und Schußwaffen, Wurfgeschosse, Pulver, militairische Ausrüstungsgegenstände und überhaupt alle Arten Waffen oder Werkzeuge von Eisen, Stahl, Kupfer, Blei oder jedem anderen ausdrücklich für den Land- oder Seekrieg gefertigten Material.

Art. 22.

Kein den Unterthanen oder Bürgern des einen der beiden Staaten gehöriges Handelsfahrzeug, das nach einem durch die Streitmacht des anderen blokirten Hafen abgefertigt ist, kann mit Beschlag belegt, weggenommen oder verurtheilt werden, wenn nicht demselben zuvor durch irgend ein zum Blokadegeschwader gehöriges Fahrzeug von dem Vorhandensein der Blokade Anzeige gemacht worden ist.

Damit man aber nicht eine angebliche Unkenntniß der Thatsachen anführen könne, und damit das gehörig benachrichtigte Schiff in der Lage sei, weggenommen zu werden, wenn es sich zum zweiten Male vor demselben Hafen während der Dauer der Blokade zeigt, soll der Befehlshaber des Kriegsschiffs, das ihm zuerst begegnet, in die Papiere dieses Schiffs den Tag, den Ort und die Meereshöhe, wo er dasselbe durchsucht und ihm die in Rede stehende Anzeige gemacht hat, mit den für diese Anzeige beliebten Formen eintragen.

Art. 23.

In dem Falle, daß einer der beiden vertragenden Theile mit einer dritten Macht in Krieg geräth, und daß seine Kriegsfahrzeuge auf dem Meere das Durchsuchungsrecht auszuüben haben, ist vereinbart, daß, wenn sie ein dem anderen neutral gebliebenen Theile zugehöriges Handelsschiff antreffen, sie an dessen Bord auf einem Boote einen Offizier mit dem Auftrage senden werden, das Schiff zu besichtigen und die Prüfung der auf die Nationalität und die Ladung desselben bezüglichen Papiere vorzunehmen. Die Befehlshaber haften mit ihrer Person und ihrem Vermögen für jede Plackerei, Beleidigung oder Gewaltthätigkeit, die bei dieser Gelegenheit vorkommen sollte. Die Durchsuchung soll nur an Bord der ohne Geleit segelnden Schiffe stattfinden; bei den unter Geleit befindlichen genügt, daß der Befehlshaber des Konvois mündlich und auf Ehrenwort erklärt, daß die seinem Schutz und Geleit untergebenen Fahrzeuge wirklich dem Staate angehören, dessen Flagge er aufzieht und, wenn diese Schiffe einen feindlichen Hafen zur Bestimmung haben, daß sie keine Kriegskontrebande mit sich führen.

Art. 24.

Die oben aufgezählten Gegenstände der Kriegskontrebande unterliegen, wenn sie an Bord eines nach einem feindlichen Hafen bestimmten Schiffs gefunden werden, der Beschlagnahme und der Konfiskation; der Rest der Ladung jedoch und das Schiff selbst bleiben frei, damit die Eigenthümer darüber nach ihrem Belieben verfügen können.

Kein einem der beiden hohen vertragenden Theile gehöriges Fahrzeug soll auf offener See um deswillen, weil es Kriegskontrebande mit sich führt, weggenommen werden, sofern nur der Patron, Kapitain oder Superkargo des besagten Fahrzeuges dieselbe dem wegnehmenden Schiffe zur Auslieferung anbieten, es wäre denn, daß diese Kontrebande so viel Raum einnimmt, daß ihre Ueberladung erhebliche Verlegenheit verursachen würde. In diesem Falle und in allen übrigen, in denen die Beschlagnahme gesetzlich zulässig ist, soll das festgehaltene Fahrzeug nach dem nächsten, jedoch bequemen und sicheren Hafen gebracht werden, um dort den Gesetzen entsprechend sein Urtheil zu erwarten.

Art. 25.

In allen Prisen-Angelegenheiten sind die zur Beurtheilung der Rechtsgültigkeit derselben eingesetzten Gerichtshöfe die einzig zuständigen, und allemal, wenn diese Gerichtshöfe zum Vortheil des einen der beiden hohen vertragenden Theile gegen die von den Unterthanen oder Bürgern des anderen Theils zurückgeforderten Schiffe, Effekten oder Güter erkannt haben, muß das Urtheil oder Erkenntniß die Gründe, auf welche es sich stützt, enthalten. Ueberdies soll dem Befehlshaber, Eigenthümer oder Agenten der besagten Schiffe und Effekten auf Verlangen eine authentische Ausfertigung des Urtheils oder Erkenntnisses, oder selbst der sämmtlichen Prozeßakten, mit der Auflage hiefür die gesetzlichen Gebühren zu bezahlen, ausgehändigt werden.

Art. 26.

Die beiden hohen vertragenden Theile räumen sich wechselseitig das Recht ein, Konsularbeamten in allen Städten, Häfen und ande-

ren Orten ihrer Gebiete, die dem auswärtigen Handel geöffnet sind, und wo der Aufenthalt von Beamten dieser Art genehmigt ist, zu bestellen und zu unterhalten.

Art. 27.

Die Regierung Seiner Kaiserlichen Majestät und die der Republik können im Hinblick auf die Erfordernisse und die Ausdehnung des Handels, den sie zu schützen haben, ihre Konsularbeamten in Gemäßheit der folgenden Rangordnung ernennen:

als General-Konsuln,
als Konsuln,
als Konsular-Eleven,
als Vice-Konsuln,
als Konsular-Agenten.

Art. 28.

Um eine Regel aufzustellen, die auf bestimmte Weise die Amtsbefugnisse der General-Konsuln, Konsuln, Konsular-Eleven, Vice-Konsuln und Konsular-Agenten abgrenzt, und um allen Zweifeln vorzubeugen, die schwierige Fragen bezüglich der konsularischen Freiheiten und Vorrechte nach sich ziehen könnten, kommen die vertragenden Theile überein, den nachstehenden allgemeinen Grundsatz anzunehmen:

Die General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und Konsular-Agenten haben als eine ausschließlich und wesentlich ihrem Amte vorbehaltene Befugniß, über den Schutz und die Entwickelung des Handels ihrer Landsleute an ihren Aufenthaltsorten zu wachen; ein Eingreifen dagegen in Angelegenheiten, die sich auf andere als auf rein kommerzielle Interessen beziehen, und die aus Beziehungen irgend welcher Art mit den Landesangehörigen oder mit der Regierung entspringen, steht ihnen nur in subsidiärer Weise, und nur beim Nichtvorhandensein eines diplomatischen Agenten ihrer Nation zu. Der zweite Theil der Vereinbarung, welcher den Inhalt des vorstehenden Paragraphen ausmacht, erstreckt sich nicht auf die einfachen Konsular-Agenten.

Art. 29.

Die Ernennung der General-Konsuln und Konsuln, die in Peru ihren Sitz nehmen sollen, steht ausschließlich der Regierung Seiner Kaiserlichen Majestät zu; ebenso steht die Ernennung der Agenten von gleichem Range, die in Frankreich ihren Sitz nehmen sollen, ausschließlich der Peruanischen Regierung zu. Die Vice-Konsuln und einfachen Konsular-Agenten können durch ihre betreffenden Regierungen, durch die diplomatischen Agenten und ebenso auch durch die Konsuln ernannt werden, wenn die Letzteren von ihrer Regierung die Befugniß erhalten haben, solche zu ernennen.

Art. 30.

Kein Konsul, welchen Rang er auch bekleide, kann seine Amtsobliegenheiten ausüben, bevor nicht das Patent oder die Bestallung, welche ihn ernennt, mit dem Exequatur der Regierung desjenigen Landes, in dem derselbe seinen Sitz nehmen soll, versehen ist, und bevor nicht, wenn er Konsul, Vice-Konsul oder einfacher Konsulat-Agent ist, das Exequatur der obersten staatlichen Behörde des Orts mitgetheilt ist.

Die hohen vertragenden Theile behalten sich das Recht vor, ihr Exequatur den Patenten, Bestallungen oder Ernennungen von Konsuln zu versagen, ingleichen auch das bereits ertheilte Exequatur zurückzuziehen; damit jedoch dieses Recht ohne Störung des guten Einvernehmens ausgeübt werden kann, kommen sie gleichzeitig dahin überein, die Gründe, auf denen die Versagung oder die Zurücknahme des Exequatur beruhen, einander mitzutheilen.

Art. 31.

Jeder der hohen vertragenden Theile verpflichtet sich, den beiderseitigen General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und Konsular-Agenten als eine zur Ausübung ihrer betreffenden Aemter gehörige Funktion, und zwar in der Begrenzung und mit den Abweichungen, welche in den Spezial-Artikeln des gegenwärtigen Vertrages enthalten sind, das Recht beizulegen, die nachstehenden Angelegenheiten zu entscheiden:

1) Havarien;
2) Streitigkeiten, die zwischen dem Kapitain und den Offizieren oder der Mannschaft der Schiffe ihrer Nation entstehen;
3) innere Polizei der in den Häfen ihrer Wohnorte ankernden Fahrzeuge;
4) Deserteure;
5) Bergungen;
6) Todesfälle und Intestat-Erbschaften;
7) schiedsrichterliches Verfahren in Handelsangelegenheiten;
8) Gesetzgebung, Certifikate und Deklarationen.

Art. 32.

Allemal wenn unter den Eigenthümern, Rhedern und Versicherern keine besonderen Vereinbarungen für die Regelung der Havarien getroffen sind, welche die Schiffe oder Waaren bei der Fahrt nach den Häfen des einen der beiden Staaten erfahren können, gebührt diese Regelung den betreffenden Konsuln; diese erkennen darüber ausschließlich, wenn diese Havarien lediglich Individuen ihrer Nation betreffen. Wenn andere Bewohner des Landes, in dem die Konsuln ihren Sitz haben, dabei betheiligt sind, dann haben die Konsuln in allen Fällen die Sachverständigen zu bezeichnen, welche über die Regelung der Havarieschäden zu erkennen haben; diese Regelung erfolgt unter der Leitung des Konsuls auf gütlichem Wege, wenn die Betheiligten darin einwilligen, und entgegengesetzten Falles durch das Einschreiten der zuständigen Ortsbehörde.

Art. 33.

Die Entscheidung der zwischen dem Kapitain und den Offizieren oder der Mannschaft eines Französischen oder Peruanischen Schiffs entstandenen Streitigkeiten steht den Konsuln des Landes zu, dessen Flagge das Fahrzeug führt. Ein Einschreiten der Ortsbehörde soll nur in dem Falle stattfinden, daß ein Unterthan oder Bürger desjenigen Staates, nach welchem das Schiff bestimmt ist, bei den Streitigkeiten betheiligt ist.

Art. 34.

In Allem, was die Befrachtung oder Löschung der Schiffe, die Hafenpolizei, die Versendung und die Sicherheit der den Einheimischen gehörigen Waaren und Effekten angeht, sollen die Landesgesetze und Verordnungen zur Anwendung kommen.

Die innere Polizei der Handelsfahrzeuge dagegen und die Bei-

legung der zwischen dem Kapitain und den Leuten der Mannschaft betreffs ihrer Anstellung und der Zahlung ihrer Heuer entstehenden Streitigkeiten gehört zur ausschließlichen Befugniß der betreffenden Konsuln. Die Ortsbehörden entscheiden jedoch bei Unordnungen, die an Bord eines Französischen, in einem Hafen Perus ankernden Schiffes, oder an Bord eines Peruanischen, in einem Hafen Frankreichs ankernden Schiffes entstehen, wenn ihr Einschreiten beantragt wird, wenn irgend ein nicht zur Mannschaft gehöriges Individuum oder ein einer anderen Nation angehöriger Passagier bei diesen Unordnungen sich betheiligt hat, oder wenn endlich die Letzteren dazu angethan sind, die Ruhe des Hafens zu stören oder zu bedrohen.

Art. 35.

Die Französischen Konsuln in Peru und ebenso die Peruanischen Konsuln in Frankreich können von den Ortsbehörden die Verhaftung und die Gefangenhaltung der Deserteurs von Handels- oder Kriegs-Fahrzeugen fordern, sie haben hierbei jedoch die Identität der Individuen oder ihre Eintragung in die Musterrolle der Schiffe zu erweisen. Findet die Gefangenhaltung auf einem Gefangenenschiffe oder in einem öffentlichen Gefängnisse statt, so soll dieselbe bis zu dem Zeitpunkte auf Kosten des sie veranlassenden Agenten stattfinden, da die Deserteure wieder an Bord desjenigen Fahrzeuges, dem sie angehören, oder auf irgend ein anderes Schiff ihrer Nation, wenn sie Unterthanen oder Bürger desselben Landes sind, gebracht werden.

Die Auslieferung der Deserteure kann von den Ortsbehörden nur in den beiden Fällen versagt werden:

1) wenn eine Frist von drei Monaten, vom Tage der Einsperrung an gerechnet, verstrichen ist, ohne daß der Konsul in Ansehung ihrer irgend eine Maßnahme getroffen hat; in diesem Falle und bei diesem Umstande allein wird der Deserteur in Freiheit gesetzt, ohne daß er wegen derselben Veranlassung von Neuem verhaftet werden kann;
2) wenn der Deserteur sich irgend eines in dem Gebiete, wo der Konsul residirt, begangenen Vergehens schuldig gemacht hat. In diesem Falle kann seine Auslieferung verschoben werden, bis das zuständige Gericht wegen des letzteren Vergehens Beschluß gefaßt hat und das Urtheil zur völligen Vollstreckung gebracht worden ist.

Art. 36.

Die Konsuln Frankreichs in Peru und wechselseitig die Konsuln Perus in Frankreich leiten alle auf die Bergung der Schiffe ihrer Nation, die an den Küsten des Landes ihres Amtssitzes gestrandet oder gescheitert sind, bezüglichen Operationen. Das Einschreiten der Ortsbehörden findet nur bei Abwesenheit der Konsuln oder Konsular-Agenten, denen jene Befugniß übertragen ist, statt; sie haben alsdann in Uebereinstimmung mit den Anordnungen und Vorschriften des See- und Handelswesens die erforderlichen Maßnahmen für den Schutz der Schiffbrüchigen und die Erhaltung der geretteten Gegestände zu treffen, und selbst in dem Falle, wenn Konsular-Agenten vorhanden sein sollten, sind die besagten Behörden berechtigt, einzuschreiten behufs Aufrechterhaltung der Ordnung und um die Ausführung der besonderen Gesetze des Staats in Bezug auf die Bergung der Waaren, sowie auf die Interessen der Bergenden zu sichern.

Es ist im Weiteren vereinbart, daß die geborgenen Waaren nur insoweit Eingangs-Abgaben zu entrichten haben, als sie zum inneren Verbrauch bestimmt sind.

Art. 37.

Die Konsuln haben das Recht, bei Intestat-Todesfällen der Unterthanen oder Bürger ihrer betreffenden Nationen in Allem, was sich auf die Aufnahme von Inventarien, auf die Sicherstellung, Erhaltung, Verwaltung und Flüssigmachung der Erbschaft bezieht, einzuschreiten und die Ausantwortung der Erbschaft an die gesetzlichen Erben oder deren gehörig bevollmächtigte Mandatare zu bewirken, indem sie sich nach den Landesgesetzen richten, soweit diese nicht der Bewilligung dieses Rechtes entgegenstehen. In Folge dieser Vereinbarung sind die Konsuln befugt bei dem Ableben ihrer Landsleute, wenn diese kein Testament gemacht und keine Testaments-Exekutoren bezeichnet haben, nach vorgängiger Benachrichtigung an den Bezirksrichter und unter dessen Mitwirkung

1) die Siegel, sowohl von Amtswegen, als auf Requisition der Betheiligten an die Mobilien, worunter die geldwerthen Gegenstände und Schmucksachen mit einbegriffen sind, und an die Papiere des Verstorbenen anzulegen, nachdem sie zuvor einen der zuständigen Richter des Landes von dieser Maßnahme benachrichtigt haben, der dabei zugegen sein und wenn er es für geeignet erachtet, seine Siegel neben den durch den Konsul angelegten beidrucken darf, so daß demnächst diese doppelten Siegel nur in Gemeinschaft gelöst werden können. Es ist jedoch wohlverstanden, daß der Richter in einem derartigen Falle sich nicht weigern darf, dem Ansuchen des Konsuls nachzugeben;
2) auch in Gegenwart des besagten zuständigen Richters, wenn dieser seine Anwesenheit für nöthig erachtet, das Inventarium über die Verlassenschaft aufzunehmen und zu dessen Unterzeichnung jenen aufzufordern;
3) den Verkauf der dem Verderben ausgesetzten Waaren zu gelegener Zeit und nach dem Gebrauche des Landes vornehmen zu lassen;
4) den Nachlaß persönlich zu verwalten und flüssig zu machen, oder unter ihrer Verantwortlichkeit für die Verwaltung und Flüssigmachung einen Agenten zu bestellen, ohne daß bei diesen neuen Maßnahmen die Ortsbehörde einzuschreiten hat, wenn nicht ein oder mehrere Unterthanen oder Bürger des Landes, in welchem der gedachte Nachlaß angefallen ist, oder die Unterthanen oder Bürger einer dritten Macht auf diesen nämlichen Nachlaß Rechte geltend zu machen haben; denn in diesem Falle und, wenn während der ganzen Dauer von 12 Monaten nach dem Todestage Streitigkeiten unter den Betheiligten sich erheben, werden dieselben von den zuständigen Gerichtsbehörden des Landes entschieden, so daß die Konsuln alsdann nur als Vertreter des Nachlasses handeln. Es bleibt jedoch wohlverstanden, daß, falls diese Betheiligten in allseitiger Uebereinstimmung freiwillig und förmlich erklären, sich bei der Regelung ihrer Rechte auf die gedachte Erbschaft auf die Entscheidung des Konsuls berufen zu wollen, die Gerichtshöfe des Landes nicht einzuschreiten haben;
5. den Reinertrag aus dem Nachlasse in den Kassen ihrer betreffenden Kanzleien als Depositum aufzubewahren; derselbe soll nach Ablauf von 12 Monaten, vom Todestag an gerechnet,

und nach Berichtigung der in dem Lande von dem Verstorbenen gemachten Schulden, deren Zahlung vor Ablauf der vorgenannten 12 Monate gefordert wird, den gesetzlichen Erben oder den Legataren oder deren gehörig bevollmächtigten Mandataren ausgehändigt werden. Sind Erben oder Legatare nicht vorhanden, dann wird nach der besagten Frist von 12 Monaten der Ertrag des Nachlasses durch die Französischen Konsuln an die Depositen- und Konsignationskasse in Paris und durch die Peruanischen Konsuln an die Schatzkammer in Lima abgeführt. Zur Ausführung der vorstehenden Paragraphen sind die betreffenden Konsuln gehalten, monatlich in einer der Zeitungen, die in ihrem Konsularbezirk erscheinen, und dieses ein Jahr hindurch, den Tod des Verblichenen und den Anfall des Nachlasses anzuzeigen.

Es ist anderseitig wohlverstanden, daß, wenn nach Ablauf der 12 Monate seit dem Tode, und nach Ausantwortung der Fonds- und Werthpapiere des Nachlasses, oder nach der Abführung derselben durch die Konsuln der betreffenden Staaten, sei es an die Depositen- und Konsignationskasse zu Paris, sei es an die Schatzkammer in Lima, säumig gebliebene Gläubiger auftreten, diese immer das Recht behalten, den Betrag ihrer genügend erwiesenen Forderungen einzufordern, ohne daß ihnen eine andere Verjährung entgegengesetzt werden kann als die in civilrechtlicher Beziehung durch die Gesetze des Landes, dem der Verstorbene angehörte, festgesetzte; bei den Gerichtshöfen dieses Landes sind auch die fraglichen Ansprüche zu verfolgen.

In dem Falle, daß der Verblichene in einer solchen Entfernung von dem Wohnorte des Konsuls verstorben ist, daß dieser sich nicht sofort dorthin begeben oder unter seiner Verantwortlichkeit eine Vertrauensperson dorthin entsenden kann, soll der zuständige Ortsrichter, nachdem derselbe ohne Verzug den Konsul von diesem Todesfalle benachrichtigt hat, zu der Anlegung und Abnahme der Siegel, zur Aufstellung des Inventariums, zur Einlösung der beweglichen Güter, geldwerthen Gegenstände und Werthsachen, zu dem Verkaufe der besagten Gegenstände und zur Uebersendung des ungeschmälerten Betrages, mit Vorbehalt der Gerichtskosten des fraglichen Nachlasses, an den Konsul schreiten. Der Letztere bleibt Depositar desselben, wie es im 5. Paragraphen des gegenwärtigen Artikels vereinbart ist. Der Konsul kann im Interesse der Erben die Thätigkeit des Richters antreiben, damit diese verschiedenen Handlungen mit der größtmöglichen Schnelligkeit vollzogen werden.

Art. 38.

Die beiderseitigen Konsuln können gütlich und außergerichtlich die zwischen ihren Landsleuten wegen Handelsgeschäften entstandenen Mißhelligkeiten schlichten, so oft die Parteien sich freiwillig einem Schiedsspruche ihres Konsuls zu unterwerfen wünschen; in solchem Falle soll der Schiedsspruch des Konsuls, gestützt auf die von den besagten Parteien im Voraus schriftlich erklärte Einwilligung, vor der Landesbehörde die Kraft einer verbindlichen Urkunde, mit der Wirkung eines vollstreckbaren Urtheils, rücksichtlich der gedachten Betheiligten erlangen.

Art. 39.

Gleichermaßen haben die Zeugnisse, Uebersetzungen, Certifikate und Beglaubigungen, welche sie unter dem Siegel des Konsulats ausstellen, gesetzliche Geltung und Beweiskraft vor Gericht in dem Lande des Amtssitzes der Konsuln, vorausgesetzt, daß diese Akte sich auf Thatsachen oder Vereinbarungen, die zwischen den Unterthanen oder Bürgern ihrer Nation stattgefunden haben, beziehen, oder daß sie Personen, die in dem Gebiete ihres Landes sich niedergelassen haben, oder dort belegene Sachen betreffen. Die in diesem Artikel enthaltene Verabredung erstreckt sich überdies auf Angelegenheiten, bei denen die Bürger oder Unterthanen einer dritten Macht, die sich zufälligerweise in dem Schutze eines Französischen oder Peruanischen Konsuls befinden, betheiligt sind.

Art. 40.

Die beiden hohen vertragenden Theile vereinbaren, daß bei dem Nichtvorhandensein eines diplomatischen Agenten ihrer Nation die Generalkonsuln, Konsuln und Vicekonsuln wechselseitig an die obersten Behörden ihres Wohnorts oder an die Staatsregierung sich wenden können, um gegen alle Verletzungen Einsprüche zu erheben, welche wider die zwischen den beiden Ländern bestehenden Verträge und Uebereinkünfte begangen werden, und um die Beschwerden ihrer Landsleute zu unterstützen, die durch irgend einen Beamten oder eine Behörde des Landes beleidigt oder verletzt sind.

Art. 41.

Im Falle des Todes oder der Abwesenheit eines Generalkonsuls oder Konsuls, und bei jedem anderen Umstande, welcher ihn verhindert, seine Obliegenheiten wahrzunehmen, übernimmt der dem Grade nach höchste Beamte an dem Wohnorte des Konsuls die interimistische Leitung des Konsulats, nachdem derselbe vorher durch die Staatsregierung anerkannt ist.

Art. 42.

Die beiden hohen vertragenden Theile kommen überein, daß vollständige Unabhängigkeit von den Ortsbehörden in Allem, was sich auf die Wahrnehmung ihrer Amtsverrichtungen bezieht, als eine den Personen der Agenten, die sie wechselseitig zur Wahrnehmung der Konsularverrichtungen beglaubigen, innewohnende Berechtigung anzusehen ist.

Art. 43.

Die Generalkonsuln, Konsuln und Vicekonsuln, und ebenso die Konsulareleven und Kanzler dürfen nicht geladen werden, um als Zeugen vor den Gerichtshöfen des Landes ihres Amtssitzes zu erscheinen. Wenn das Ortsgericht in die Nothwendigkeit versetzt wird, von ihnen irgend welche Auskunft in Rechtsangelegenheiten zu erhalten, dann muß dasselbe sie schriftlich um solche ersuchen, oder sich nach dem Konsulate begeben, um dieselbe mündlich entgegen zu nehmen.

Art. 44.

Die Konsuln können an den Tagen der öffentlichen Feierlichkeiten oder der bürgerlichen oder religiösen Feste die Flagge mit den Farben ihres Landes aufziehen; gleichermaßen können sie über dem äußeren Thore des von ihnen bewohnten Hauses, als ein unterscheidendes Kennzeichen ihrer Stellung, ein Schild mit dem Wappen ihrer Nation anbringen.

Das in dem gegenwärtigen Artikel festgesetzte Vorrecht ist ein lediglich zur Unterscheidung dienendes Kennzeichen, und kann niemals dahin ausgelegt werden, daß es ein Asylrecht begründe oder die Wirkungen der Exterritorialität zur Folge habe.

Art. 45.

Um die Erfüllung der Vereinbarung des Art. 42 zu sichern, sind die Archive, die Kanzleien und die Papiere der Konsuln dergestalt für unverletzbar erklärt, daß in keinem Falle und unter keinem Vorwande es den Ortsbehörden erlaubt ist, sie mit Beschlag zu belegen oder zu untersuchen.

Art. 46.

Die Konsuln und ebenso die Konsulareleven und die Kanzler genießen in den beiden Ländern die im Allgemeinen ihrer Stellung eingeräumten Privilegien, wie: die Befreiung von jedem öffentlichen Dienste, von der militairischen Einquartierung von allen direkten Steuern, sowohl persönlichen als sachlichen, oder Aufwandssteuern, jedoch nur, wenn sie nicht Unterthanen oder Bürger des Landes sind, oder wenn sie nicht Grundeigenthümer oder zeitweilige Besitzer liegender Gründe werden, oder schließlich wenn sie nicht Handel treiben, in welchem Falle sie denselben Abgaben, Lasten und Auflagen, wie die anderen Privaten unterworfen sind.

Diese Agenten genießen überdies die persönlichen Rechte und die sonstigen Privilegien und Befreiungen, welche den Agenten gleichen Ranges der meistbegünstigten Nation an dem Orte ihres Aufenthaltes eingeräumt sind oder eingeräumt werden.

Art. 47.

Unabhängig von den früheren Vereinbarungen kommen die beiden hohen vertragenden Theile dahin überein, daß die diplomatischen Agenten, die Generalkonsuln, Konsuln, Konsulareleven, Vicekonsuln, Konsularagenten und Kanzler, die Unterthanen oder Bürger jeder Klasse, die Kriegs- und Handelsschiffe und die Waaren des einen der beiden Staaten in dem anderen aus eigenem Rechte die zu Gunsten der meistbegünstigten Nation eingeräumten oder einzuräumenden Freiheiten, Privilegien und Befreiungen aller Art genießen sollen und zwar unentgeltlich, wenn das Zugeständniß ein unentgeltliches ist, oder für eine gleichwerthige Gegenleistung, wenn das Zugeständniß ein bedingtes ist.

Art. 48.

Die Republik Peru soll in allen Besitzungen und Kolonien Frankreichs in Amerika, Guyana mitinbegriffen, und ebenso in den Niederlassungen in Oceanien dieselben Rechte und Privilegien, und dieselbe Freiheit des Handels und der Schifffahrt genießen, welche die meistbegünstigte Nation gegenwärtig genießt oder genießen wird, und wechselseitig sollen die Bewohner der besagten Besitzungen, Kolonien und Niederlassungen Frankreichs in deren ganzer Ausdehnung dieselben Rechte und Privilegien und dieselbe Freiheit des Handels und der Schifffahrt genießen, welche durch diesen Vertrag den Europäischen Franzosen, deren Handel und deren Schifffahrt in Peru bewilligt sind, oder durch spätere Verträge bewilligt werden.

Art. 49.

Die beiden hohen vertragenden Theile erklären feierlich und vereinbaren:

1) daß, wenn ein oder mehrere Unterthanen oder Bürger des einen oder anderen der beiden Staaten gegen einen der in dem gegenwärtigen Vertrage enthaltenen Artikel verstoßen sollten, die besagten Unterthanen oder Bürger persönlich verantwortlich sind, ohne daß deswegen das gute Einvernehmen und die Gegenseitigkeit zwischen den beiden Nationen, die sich verpflichten, den Uebertreter nicht zu beschützen, unterbrochen würde;

2) daß, wenn — was Gott verhüte — eine oder mehrere der in dem gegenwärtigen Vertrage enthaltenen Vereinbarungen auf welche Art immer zum Nachtheil des einen der beiden hohen vertragenden Theile verletzt oder gebrochen werden sollte, dieser dann dem anderen Theile eine Darlegung der Thatumstände und einen Antrag auf Schadloshaltung, versehen mit den Urkunden und den zur Begründung der Rechtmäßigkeit der Klage erforderlichen Beweismitteln, zustellen soll; daß aber dieser Theil nicht Repressalien anordnen oder Krieg erklären kann, bis nicht die beantragte Schadloshaltung versagt oder willkürlich verschoben ist.

Art. 50.

Der gegenwärtige Vertrag soll vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen an während zehn Jahre in Kraft bleiben; wenn aber ein Jahr vor Ablauf dieser Frist weder der eine noch der andere der hohen vertragenden Theile durch eine amtliche Erklärung seine Absicht, die Wirkung desselben aufhören zu lassen, kundgiebt, dann soll dieser Vertrag noch bis zum Ablauf des Jahres verbindlich bleiben, welches auf die in Frage stehende amtliche Erklärung des einen der beiden Theile folgt.

Nichtsdestoweniger ist vereinbart, daß selbst in dem Falle, wenn jene Erklärung zu den bezeichneten Zeitpunkten abgegeben werden sollte, dieselbe nur die Wirkung hat, diejenigen Vereinbarungen dieses Vertrages aufzuheben und zu beseitigen, welche sich auf den Handel und auf die Schifffahrt beziehen; was die auf die Friedens- und Freundschaftsbeziehungen zwischen den beiden Nationen und auf die Annahme der vier von dem Pariser Kongresse verkündeten Grundsätze des Seerechts Bezug habenden Bestimmungen angeht, so verständigen die beiden hohen vertragenden Theile sich dahin, daß der gegenwärtige Vertrag beständig in Kraft bleibt.

Art. 51.

Der gegenwärtige Vertrag soll durch die Regierungen der beiden vertragenden Staaten ratifizirt und die Ratifikationen desselben sollen zu Lima in einer Frist von 18 Monaten oder früher, wenn es sich thun läßt, ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die Bevollmächtigten der beiden hohen vertragenden Staaten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und ihm ihre Siegel beigefügt.

Geschehen in doppelter Ausfertigung zu Lima, am 9. Tage des Märzmonats des Jahres 1861.

(L. S.) gez. F. von Lesseps.

(L. S.) gez. Josef Fabius Melgar.

Der Austausch der Ratifikationen hat am 28. Dezember 1861 stattgefunden.

Statistik.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Rostock für das Jahr 1861.

Den Haupt-Gegenstand des allgemeinen Interesses boten in den verflossenen Jahren die Unterhandlungen der diesseitigen Landes-Regierung mit den Ständen, wegen Reform der Steuer- und Zoll-Verhältnisse dar, welche indessen ungeachtet der wiederholten Bemühungen Seitens des Gouvernements erfolglos zu bleiben schienen, bis unerwartet die Landtags-Versammlung des letzten Jahres die Propositionen der Regierung acceptirte. Es ist damit ein großer Schritt zu einer Besserung unserer Handels- und Verkehrs-Verhältnisse geschehen. Mögen nun die jetzt angenommenen Aenderungen des hiesigen Steuer- und Zoll-Systems immerhin nicht den Wünschen Aller entsprechen, so ist doch der lang ersehnte Schritt im höchsten Grade bedeutungsvoll, da hierdurch Verhältnisse beseitigt sind, die schon vor 30 Jahren als veraltet erkannt wurden, aber ungeachtet wiederholter Versuche zu einer Aenderung stets von Bestand blieben. Die unablässigen Bemühungen der Großherzoglichen Regierung, mit welchen auf das Energischste in den letzten drei Jahren das jetzt erreichte Ziel erstrebt wurde, drohten auch jetzt noch wieder dem ungeschwächten Widerstande einzelner Parteien zu unterliegen, und nur dem entschiedenen Willen der Regierung ist es zu danken, daß die Gegner endlich, in ihrer Opposition ermüdet, das Feld räumten. Den Entwurf des neuen Zoll-Gesetzes, wie er den Landständen von der Regierung proponirt war, hat im Laufe der Landtags-Verhandlungen verschiedene Abänderungen erlitten. Der eine Tarif für beide Großherzogthümer zerfällt in 8 Abtheilungen. In der ersten Abtheilung, welche die Manufaktur-, Galanterie- und feinen Kurzwaaren, überhaupt die werthvolleren Fabrikate umfaßte, sollte der Zoll 1 Rthlr. pro Zoll-Ctr.; in der zweiten Abtheilung (Droguerien- und Materialwaaren, grobe Kurzwaaren, Farben und Farbhölzer, rohe Metalle, grobe Kurzwaaren 2c.) 12 Schilling oder ¼ Rthlr. pro Zoll-Ctr. betragen: man hat nun den Satz der ersten Abtheilung auf 25 Schilling (½ Rthlr.) herabgesetzt, dagegen eine große Zahl der zur zweiten Abtheilung gehörigen Artikel in die erste versetzt. Die übrigen Abtheilungen sind unverändert geblieben, und zwar beträgt die Eingangsabgabe in der dritten Abtheilung 4 Schill., in der vierten 2 Schill., in der fünften (Koaks, Kalk, Roheisen, Steinsalz) 1 Schill., in der sechsten (Kohlen) ½ Schill. pro Zoll-Ctr.; in der siebenten (Bauholz und Steine) 12 Schill. pro Last von 40 Ctr. Die achte Abtheilung enthält die zollfreien Gegenstände. Wegen einzelner Positionen bestehen noch Differenzen zwischen Regierung und Ständen, oder den Ständen unter sich, ebenso werden sich die fortgesetzten Verhandlungen auch auf die Differenzen wegen der Zoll-Ordnung und Zoll-Strafgesetz erstrecken, da auch in Bezug darauf mehrfache Abänderungen beantragt sind. Ferner blieb das Gesetz wegen der Handels-Klassensteuer unerledigt, welches anstatt der jetzt von Kauf- und Handelsleuten erhobenen außerordentlichen Kontribution proponirt war, und wird eine Wiederaufnahme dieses Gesetz-Entwurfes zu den nachträglich nothwendigen Vereinbarungen gehören. Nach den Propositionen ist die Handels-Klassensteuer für Rostock auf 18 Rthlr. als Mittelsatz für jeden Handeltreibenden angenommen, und würde hier danach eine Gesammtsumme von 7194 Rthlr. aufbringen.

Außer dem Export ist auch der Transit für alle Waaren frei, jedoch mit Ausnahme des Transits auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn und auf der Elbe.

Die exceptionelle Stellung der Stadt Rostock macht besondere Vereinbarungen mit derselben nothwendig, um deren Eintritt in das projektirte neue Zoll- und Steuersystem zu veranlassen, und es steht zu erwarten, daß die jetzt noch obwaltenden Differenzen wegen der an die Stadt Rostock jährlich zu zahlenden Abfindung auch beseitigt werden, und damit der Aussicht einer baldigen Einführung des Gesetzes keine Hindernisse mehr im Wege sind.

Die Hauptdifferenz, welche jetzt noch zwischen der Stadt Rostock und der Landes-Regierung obwaltet, besteht darin, daß dem nach vielfachen Unterhandlungen nunmehr bis auf 25,000 Rthlr. erhöhten Anerbieten der Landes-Regierung noch die Forderung einer bis auf 30,000 Rthlr. erniedrigten jährlichen Abfindung aus der Grenzzoll-Einnahme gegenüber steht. Diese Forderung wird aus den bis jetzt von der Stadt erhobenen Einnahmen von ca. 37,000 Rthlrn. aus der Accise-Zulage, Brücken- und Dammzoll hergeleitet, welche bei der Einführung des neuen Zollsystems wegfallen, während die der Stadt vergleichsmäßig zugesicherte jährliche Aversionalhebung aus der Accisekasse von 14,400 Rthlrn. auch aus der zukünftigen Zoll-Einnahme zu zahlen ist. Die Stadt Rostock giebt dagegen verschiedene ihrer Berechtigungen, namentlich das Hafen- und Stapelrecht auf, verlangt indessen in Bezug auf die allgemeine Benutzung des Hafens die Beschränkung, daß dieselbe nur durch Vermittlung eines zum Handelsbetriebe berechtigten dortigen Bürgers, als Spediteurs, geschehen darf.

Die Schlacht- und Mahlsteuer bleibt bei dem neuen Zollsystem einstweilen unverändert bestehen, jedoch werden Seitens der Großherzoglichen Regierung Unterhandlungen mit der Stadt Rostock gepflogen, um Letzterer die Erhebung gegen eine jährliche Aversionalsumme zur eigenen Kasse zu überlassen.

Der Einfluß der neuen Zoll-Einrichtung auf den Handel Rostock's wird ohne Zweifel ein günstiger sein; es fällt damit ein großer Theil der Hindernisse, welche der Entwickelung des Seehandels entgegenstanden, der Verkehr wird nicht mehr den engen Grenzen unterworfen sein, die ihn unter dem früheren System einschloffen, da die niedrigen Zollsätze für die hauptsächlichsten Stapel-Artikel eine Konkurrenz mit anderen Häfen, auch über unsere Landesgrenze hinaus, zulassen werden.

Wesentlich für den hiesigen Handel ist besonders auch die Befreiung des Exports von jeglicher Abgabe, da auf diese Weise der Produktion, besonders von Getreide, der natürlichste Absatzweg eines Küstenlandes, der Seeweg, mehr geöffnet wird, der bis dahin zu Gunsten des Landwegs und des durch die Eisenbahn mit hier verbundenen Hamburger Hafens belastet war. Wenn also auch augenblicklich nicht unbedeutende Opfer gerade von Seiten der hiesigen Kommune beansprucht werden, so kann man doch auch mit Recht erwarten, daß durch Hebung des Handels mit der Zeit eine Entschädigung dafür geboten wird, die hoffentlich jene Opfer vollständig aufwiegt.

Durch den nach dem Landtagsbeschluß gesicherten Bau der Mecklenburgischen Ostbahn von Güstrow bis Neubrandenburg wird einer der ergiebigsten Theile Mecklenburgs dem Rostocker Handel näher geführt, und somit wird für Rostock ohne Zweifel auch hierin ein Mittel gefunden werden, sich durch Ausbreitung seines Handels für die ihm zugemutheten Opfer zu entschädigen. Nach dem östlichen Theile Mecklenburgs ist bis jetzt die Kommunikation von hier aus eine höchst schwierige und kostspielige, dessenungeachtet mußte aber doch häufig der hiesige Markt für die Produkte jener Gegenden als der vortheilhafteste aufgesucht werden; ungleich mehr wird dies aber für die Folge der Fall sein, wenn die Kosten des Transports hieher durch die Eisenbahn um vielleicht 75 pCt. verringert sind. Für den Absatz dorthin ist die Bedeutung in demselben Verhältnisse und für den hiesigen Waarenhandel bietet sich in Zukunft also ein ergiebigeres Feld, welches in den letzten beiden Jahren wie in früheren durch die bisherigen Zoll-Einrichtungen in die engsten Grenzen eingeschlossen war. Für den hiesigen Handel würde der Fortbau der Bahn an die Preußische Grenze und die nähere Verbindung jener Gegenden Mecklenburgs mit den Preußischen Häfen weniger ersprießlich sein, da damit eine wohl zu befürchtende Konkurrenz für das hiesige Geschäft entstehen würde, die Hamburg jetzt allerdings auch theilweise, aber nicht in solchem Maaße wird ausüben können.

Der Getreidehandel

Mecklenburgs nahm in den Jahren 1860 und 1861 seinen hauptsächlichen Absatzweg wie gewöhnlich über den hiesigen Hafen, wie die nachstehende Tabelle zeigt:

Getreide- und Samen-Export von Rostock zur See im Jahre 1861.

a. Nach den Bestimmungsländern.

1.	Nach England	108	Schiffe	7190	Last	7¾	Schfl.
2.	„ Frankreich	7	„	512	„	24	„
3.	„ Holland	42	„	1877	„	40½	„
4.	„ Schweden u. Norwegen	30	„	741	„	21	„
5.	„ Dänemark	3	„	66	„	—	„
6.	„ Holstein	42	„	205	„	4¼	„
7.	„ Bremen	26	„	504	„	6⅛	„
8.	„ Hamburg	1	„	19	„	—	„
9.	„ Lübeck	1	„	13	„	—	„
10.	„ Rußland	6	„	335	„	58	„
11.	„ Wustrow (Inland) . .	1	„	2	„	—	„
	Total im Jahre 1861	267	Schiffe	11,465	Last	65⅓	Schfl.
	„ „ „ 1860	210	„	11,852	„	$84\frac{31}{48}$	„
	„ „ „ 1859	177	„	9,688	„	86⅔	„
	„ „ „ 1858	160	„	7,708	„	41	„
	„ „ „ 1857	233	„	11,840	„	$27\frac{1}{12}$	„
	„ „ „ 1856	95	„	5,160	„	11½	„

b. Nach den Getreide-Arten.

	1861		1860		1859	
	Tonnen		Tonnen		Tonnen	
Weizenmehl .	390⅓		1567¼		1803⅓	
	Last	Schfl.	Last	Schfl.	Last	Schfl.
Weizen . .	8226	23	10,459	94	8378	82
Roggen . .	2412	50	598	20	319	77
Gerste . . .	194	21	212	2	430	43
Hafer . . .	64	35	15	33	26	—
Buchweizen .	1	15	—	—	10	77
Erbsen . .	101	44	217	64	40	92
Wicken . .	—	—	—	—	—	—
Malz . . .	278	34	239	68	315	37
Rappsaat .	11	48	36	18	138	56
Rübsen . .	175	82	70	—	27	35
Leinsaat . .	—	—	3	72	—	66

Die Ernte des Jahres 1861 erweist sich leider als eine der kleinsten, welche wir seit einer Reihe von Jahren gehabt haben, und so wird der Export des laufenden Jahres gegen den der beiden vorausgegangenen sich sehr wesentlich verringern. Diese Fehl-Ernte stellt sich bei allen Getreidegattungen mit Ausnahme von Gerste heraus, und jetzt, nachdem der größte Theil der Ernte ausgedroschen, ergiebt sich ein noch größeres Defizit, als man es schon zu Anfang des Winters zu haben glaubte. Bei Weizen darf man den Ausfall gegen eine Durchschnitts-Ernte auf reichlich 30 pCt., bei Roggen, Hafer und Erbsen auf 50 pCt., bei Kartoffeln mindestens 65 pCt. veranschlagen. Gerste liefert dagegen einen Durchschnitts-Ertrag. Ueberdies ist die Qualität von ersteren Getreide-Arten durchschnittlich unbefriedigend, das Gewicht nach Preußischem Scheffel ist wie folgt:

Weizen von	75	bis	82	Pfund	Z.	G.
Roggen „	75	„	79	„	„	„
Hafer „	48	„	50	„	„	„
Gerste „	50	„	72	„	„	„

Der einzige Artikel, welcher zum Export übrig bleibt, ist Weizen, während von Kartoffeln bereits im Herbste v. J. über hiesigen Hafen circa 20,000 Berliner Scheffel fast ausschließlich von Preußischen Häfen, theilweise aus Schweden eingeführt wurden.

Ein ansehnlicher Import wird im Frühjahr auch von Roggen und von Hafer nothwendig werden; von beiden Artikeln sind schon bedeutende Ankäufe für hiesige Rechnung, besonders in Königsberg und Danzig gemacht, von Hafer wurden in letzter Zeit schon Quantitäten per Eisenbahn von Berlin bezogen. Der Bedarf an Futterstoffen im Lande ist besonders auch dadurch erhöht, daß der erste Schnitt der Klee-Ernte im letzten Sommer fast total verloren war. Der Ueberschuß an Gerste wird theils zum Ersatz für sonstige Futterstoffe auf dem Lande verbraucht, zum andern Theil kommt derselbe in den hiesigen Handel, und wird von den Brauereien, Brennereien und Malzfabriken verbraucht, welche letztere ihr Fabrikat hauptsächlich nach dem Innern Deutschlands, Rußland, Bremen und Hamburg absetzen.

Von Oelsaaten war die Ernte des letzten Jahres eine mittelmäßige; ein Theil davon wurde wie gewöhnlich zum Land-Export von auswärtigen Oelmühlen gekauft, der größere Theil aber von den inländischen Mühlen verbraucht.

Die augenblicklichen Preise der Cerealien sind wie folgt:

Weizen von	160	bis	240	Rthlr.
Roggen „	130	„	160	„
Gerste „	110	„	125	„
Hafer „	80	„	95	„
Erbsen „	160	„	180	„

Rübsen und Rappsaat je nach Beschaffenheit 240 bis 259 Rthlr. pro Last von 96 Rost. Schfl. (7 Rost. gleich 5 Berlin., bei Hafer 5 Rost. gleich 4 Berlin.).

Der Werth der besten Eßkartoffeln ist 3 Rthlr. pro Tonne (2 Tonnen gleich 5 Berl. Schfl.).

Der mangelhafte Ausfall der Ernte an Futterstoffen übt einen nachtheiligen Einfluß auf die Viehzucht, deren Produktion ungeachtet der hohen Preise für Fettvieh und Butter eingeschränkt wird. Der Absatz des Fettviehes geschieht zum größten Theil über Hamburg nach England, und eben dahin findet auch fast ohne Ausnahme die in Mecklenburg produzirte Butter ihre Absatzquelle. Der Werth der letzteren an hiesigem Markt ist augenblicklich 16 bis 17 Schillinge pro Zollpfund.

Die Wollproduktion Mecklenburgs beträgt jetzt ungefähr 160,000 Stein à 20 Pfd. Zollgewicht, davon ist in den Jahren 1860—61 auf die Märkte gebracht:

		Güstrow	Rostock
1860.	Stein	68,500	9,500
1861.	„	58,750	8,700
		Wismar	Neubrandenburg
1860.	Stein	13,800	12,500
1861.	„	15,000	13,500
1860.	Total	104,300.	
1861.	„	95,950.	

Der Rest ist zum größten Theil nach auswärtigen Märkteu, Lübeck und Berlin versandt, zu einem kleinen Theile (von ca. 5000 Stein) von Mecklenburgischen Tuchmachern verarbeitet. Die Preise waren im Jahre 1860:

für feine Tuch- und Kammwolle	16½	bis	18	Rthlr.	pro	St.
„ mittelfeine Tuch- und Kammwolle...	15	„	16½	„	„	„
„ Locken	13	„	14	„	„	„
„ Sterblingswolle (Pellwolle)	14	„	14½	„	„	„
„ Lammwolle..........................	10	„	16	„	„	„

im Jahre 1861:

für feine Tuch- und Kammwolle	14½	„	15½	„	„	„
„ mittelfeine Tuch- und Kammwolle...	13½	„	14½	„	„	„

für Locken	11	bis	12	Rthlr.	pro St.
„ Sterblingswolle	11	„	$13\frac{1}{2}$	„	„ „
„ Lammwolle	10	„	14	„	„ „

Die Schafzucht Mecklenburgs ist in einem steten Fortschreiten begriffen, und Mecklenburg übertrifft in der Züchtung reichwolliger, kräftiger und gesunder Merinoschafe alle anderen Länder. Die Mecklenburger Merinoschafe haben auch bereits einen solchen Ruf erlangt, daß zur Zeit der Bockverkäufe aus allen Theilen der Welt Käufer eintreffen, die oft enorme Summen für besonders werthvolle Thiere bezahlen. In diesem Jahre waren Australische Schafzüchter unsere Hauptkäufer, sie bezahlen in einzelnen Fällen für einen Sprungbock 300 Louisd'or und darüber, und bis 20 Ld'r. für edle, reichwollige Mutterschafe. Das Schurgewicht in den renommirtesten Heerden ist bei Mutterschafen durch die ganze Heerde oft 4 Pfd. pro Kopf, bei Böcken in einzelnen Fällen bis zu 12 Pfd. gewaschene Wolle pro Kopf bei guter Primafeinheit.

Von großem Werthe für andere Länder, deren Heerden zum Theil schon überzüchtet sind durch die stete In- und Zuzucht, ist die makellose Gesundheit des Mecklenburgischen Merinoschafes, die es zur Blutauffrischung so sehr brauchbar macht; zu diesem Zweck werden auch von Schlesischen und Sächsischen Landwirthen hier viele Böcke gekauft. In diesem Jahre war die Frage nach guten, praktischen Böcken so groß wie noch nie.

Unter den neuen landwirthschaftlichen Maschinen, die in diesem Jahre aus England in Mecklenburg eingeführt sind, befand sich auch der auf der Maschinen-Ausstellung der Schweriner Versammlung der Land- und Forstwirthe ausgestellte Dampfpflug; die Leistungen desselben befriedigten aber unsere Mecklenburger Landwirthe nicht, da die Arbeit des Pfluges zu oft Störungen erlitt, die alle sonstigen Vortheile dieses sinnreichen Instrumentes wieder aufheben müssen; die Erfindung eines für unsere Verhältnisse brauchbaren Dampfpfluges ist wohl der kommenden Generation aufbehalten. Die Anwendung der Dampfkraft im landwirthschaftlichen Betriebe ist sonst im Steigen begriffen, 1852 traf hier die erste Dampfmaschine von England ein, jetzt sind deren an 70 in unserm kleinen Ländchen in Thätigkeit; die transportablen Lokomobilen werden, wenn nicht zum Dreschen, bei Entwässerungs- und Bewässerungs-Arbeiten in den Forsten und bei Wasser- und Windmühlen benutzt. Die frühere Furcht vor Feuersgefahr ist ganz gewichen, man sieht die Lokomobile oft in der Nähe von Scheunen mit Strohdach arbeiten, bis jetzt ist noch kein Fall von Brandunglück durch die Lokomobile vorgekommen.

Eine der bedeutendsten Branchen des Rostocker Handels:

Die Rhederei hat sich im verflossenen Jahre neuerdings nicht unwesentlich gehoben, wenngleich auf der andern Seite kaum in irgend einem früheren Jahre so bedeutende Seeverluste zu beklagen gewesen sind, wie in diesem, da nicht allein die Anzahl der verunglückten Schiffe so ungewöhnlich war, sondern auch besonders der Werth derselben, denn fast nur größere Schiffe, und in den ersten Jahren ihrer Fahrten wurden vom Unglück heimgesucht.

Zu Anfang des Jahres 1861 betrug die hiesige Handelsflotte	348 Schiffe,
hinzugekommen durch Neubau	30 „
zusammen	378 Schiffe.
Davon abgegangen	
durch Verkauf	2 „
durch Seeverlust	21 „
zusammen	23 Schiffe,
bleibt Bestand der Rhederei zu Anfang 1862	355 „
also mehr wie in dem vorhergehenden Jahre	7 Schiffe.

Der Zuwachs unserer Rhederei betrug in den Jahren:

1860	15	Schiffe,
1859	12	„
1858	11	„
1857	21	„
1856	29	Schiffe,
1855	38	„
1854	17	„
1853	26	„
1852	14	„

gegen 30 Schiffe im Jahre 1861.

Die Gesammt-Tragfähigkeit der hiesigen, Anfang 1861 in Fahrt begriffenen 328 Seeschiffe war 41,872 Lasten à 6000 Pfd. oder 62,808 Ostseeische Lasten; unsere Handelsflotte übertrifft daher nach bekannten statistischen Tabellen bei Weitem, sowohl an Schiffszahl, wie an Tragfähigkeit, jeden Deutschen Ostseehafen.

Der Seeverlust betrug in den Jahren 1851 bis 1860 durchschnittlich $3\frac{1}{4}$ pCt. der Schiffszahl oder $2\frac{3}{4}$ der Lastenzahl, während derselbe für das verflossene Jahr die Höhe von $5\frac{1}{4}$ pCt. der Schiffszahl und 6 pCt. der Lastenzahl erreicht. Zu den im vorigen Jahre verunglückten hiesigen Schiffen gehört leider auch eines der für die Fahrt von St. Petersburg auf hier erbauten beiden Schraubendampfschiffe; das zweite wurde nach Lübeck verkauft, und dadurch die See- und Dampfschifffahrts-Gesellschaft aufgelöst.

Von jenen 328 Schiffen waren gebaut:

		bis	1810	6	mit	518	Last	Tragfähigkeit,
von	1811	„	1820	9	„	697	„	„
„	1821	„	1830	17	„	1,490	„	„
„	1831	„	1840	58	„	5,562	„	„
„	1841	„	1850	78	„	9,414	„	„
„	1851	„	1860	160	„	24,191	„	„
			Summa	328 Sch.	mit	41,872	Last	Tragfähigkeit.

Der Werth derselben betrug nach der Taxe der hiesigen Assekuranz-Kompagnien 5,350,000 Rthlr., und die davon im Jahre 1861 an die Rheder vertheilten Dividenden beliefen sich, nach Abzug der zu Havarieen und Reparaturen nöthigen Zuschüsse auf 526,000 Rthlr. Die Rhederei jedes Schiffes besteht aus Theilnehmern, welche größtentheils auch das Interesse der Arbeit und Lieferung bei den Schiffen haben; nur zum geringen Theil sind Privatleute dabei betheiligt, welche in den für die Rhederei so überaus ergiebigen Jahren von 1853 bis 1855 Kapitalien darin anlegten, sich aber durch die darauf folgenden unglücklichen Zeiten in ihren Erwartungen getäuscht fühlten, und bei den jetzigen Bauten bleibt die Betheiligung ausschließlich auf die Korrespondent-Rheder, Schiffer und deren Familie, Baumeister, Handwerker, Ausrüstungs-Rheder, hiesige und auswärtige Makler beschränkt.

Die Besatzung unserer Handelsflotte besteht aus ca. 3600 Seeleuten (von den Kapitänen sind 9 aus Preußen gebürtig), und fahren sämmtliche hiesige Schiffe unter der Direction von 37 Korrespondent-Rhedern.

Durch den unverhältnißmäßig großen Seeverlust des letzten Jahres ist namentlich der im Jahre 1859 gegründete, auf Gegenseitigkeit fundirte „Allgemeine Schiffsversicherungs-Verein“ hart betroffen; die Prämie desselben stellt sich für 1861 auf 7 pCt., während im Jahre 1859 bei einer Versicherungssumme von 1,647,957 Rthlrn. sich ein Zuschuß von 72,210 Rthlrn. oder $4\frac{3}{8}$ pCt. und im Jahre 1860 von 1,812,493 Rthlrn. ein Zuschuß von 88,981 Rthlrn. oder $4\frac{7}{8}$ pCt. ergab. Bis 1861 vergütete diese Gesellschaft auch Havarie particulière über 10 pCt., hat seit der Zeit aber dies Prinzip aufgegeben, und zahlt jetzt außer Totalschäden nur Havarie grosse. Bei den verschiedenen hier bestehenden, auf Aktien gegründeten Versicherungsgesellschaften beträgt die Prämie für Jahresversicherung auf Schiffe erster Klasse 5 pCt., einige Gesellschaften setzten dieselbe bis auf 3 pCt. herab, werden dieselbe aber in Folge der letztjährigen Erfahrungen wieder erhöhen müssen.

Für die Verbesserung des hiesigen Hafens sind in den letzten Jahren umfangreiche Einrichtungen getroffen; durch den Bau zweier großer Dampfbagger, welche aus einer hiesigen Fabrik hervorgingen, ist eine wesentliche Vertiefung des Fahrwassers zwischen hier und Warnemünde ermöglicht, so

daß durchschnittlich Schiffe mit 10 bis 11 Fuß Tiefgang bis an die Stadt gelangen können. Durch die Fortsetzung dieser Arbeiten hofft man in einigen Jahren die Tiefe bis auf 15 Fuß zu bringen, so daß also auch die größeren Schiffe mit voller Ladung die Stadt werden erreichen können.

In Folge dieser kostspieligen Verbesserungen ist das Baggergeld erhöht auf 10 Schillinge pro gemessene Last für Schiffe mit Ballast einkommend und mit Ladung ausgehend, und 15 Schill., wenn mit Ladung ein und mit Ladung aus. Für die ausgehende Ladung 3 Schill. pro Last mehr, wenn das Schiff über 56 Last groß ist.

Der Besuch des hiesigen Hafens durch Preußische Schiffe war im verflossenen Jahre in Folge des oben beregten bedeutenden Imports von Kartoffeln aus den Preußischen Häfen besonders lebhaft. Zu Ende des Jahres 1860, wo ein früher Winter die Ostseehäfen schloß, bot der Warnemünder Hafen wiederum den nach den höher gelegenen Häfen bestimmten Preußischen Schiffen den gesuchten Schutz, um bis zum Frühjahr dort in Winterlage zu bleiben.

Ueber die in den voraufgegangenen Jahren in Warnemünde abgegangenen und angekommenen Schiffe verschiedener Flaggen giebt die folgende Tabelle Auskunft.

Flagge	Zahl der Schiffe: angek.	abgeg.	Tragfähigkeit. Lasten
Mecklenburger	136	114	11,020
Rostocker	98	77	4,268
Dänische	157	158	3,625
Schwedische	97	98	3,685
Norwegische	20	20	672
Preußische	83	94	3,452
Hannöversche	38	39	860
Holländische	29	29	1,191
Englische	23	23	2,029
Russische	9	9	751
Oldenburger	2	2	52
Hamburger	3	3	106
Lübecker	1	2	184
Französische	3	3	200
zusammen	699	671	32,095
Davon mit Ladung ausgegangen	—	311	10,905
„ „ Ballast „	—	317	18,312
Zu Nothhafen eingekommen	43	—	2,878

Der Geldverkehr erhielt sich unverändert in den günstigsten Verhältnissen, ungeachtet der fortwährend steigende Werth des Grund und Bodens von Jahr zu Jahr größere Kapitalien in Anspruch nimmt. Letztere fließen dem Mecklenburgischen Grundbesitz in wachsendem Maße zu, da nicht allein das einheimische Kapital, sondern außerdem besonders Lübeck und Hamburg mit bedeutenden Summen ein Unterkommen in Mecklenburgischen Hypotheken suchen. Der Zinsfuß stellte sich für beste Hypotheken, sowohl in städtischem wie in ländlichem Grundbesitz auf 3½ pCt., für letztere hat sich der Begriff erster Sicherheit in den letzten Jahren wesentlich erweitert, und wird dahin im Allgemeinen nur eine Hypothek innerhalb der ersten 20,000 Rthlr. für die Hufe gerechnet. Für weniger gute Sekuritäten ist der Zinsfuß 4 bis 4½ pCt., im Handelsverkehr gewöhnlich 5 pCt.

Bei der Rostocker Bank erhielt sich der Diskonto während des letzten Jahres auf 4 pCt., dieselbe bewilligte für Geld-Anlage dagegen nur 1 bis 3 pCt. je nach der Zeit der Anleihe.

Rostock, den 1. März 1862.

Handel und Schifffahrt von Java und Madura im Jahre 1860 [1]).

(Nach der offiziellen Statistik.)

A. Einfuhr.

Die gesammte Einfuhr Javas und Maduras stellt sich im Vergleich mit dem Vorjahre wie folgt. Es sind eingeführt:

	Waaren	Kontanten	zusammen
	Werth in Gulden.		
a) für Privat-Rechnung:			
1859	37,558,714	1,489,707	39,048,421
1860	44,173,801	1,726,594	45,900,395
Zunahme	6,615,087	236,887	6,851,974
b) für Regierungs-Rechnung:			
1859	7,064,199	10,210,349	17,274,548
1860	5,676,017	17,765,000	23,441,017
Zunahme	—	7,554,651	6,166,469
Abnahme	1,388,182	—	—

Was die Herkunft der im Jahre 1860 eingeführten Waaren betrifft, so bestand die Privat-Einfuhr aus Erzeugnissen:

Europas, Amerikas und des Kaplands	für	31,388,642 Fl.
Vorderindiens	„	566,306 „
Chinas, Manilas und Siams	„	4,074,098 „
Japans	„	308,417 „
der Hinterindischen Inseln	„	7,836,338 „
zusammen obige		44,173,801 Fl.

Unter der Regierungs-Einfuhr figuriren die Erzeugnisse:

Europas ꝛc.	mit	4,023,301 Fl.
Japans	„	286,776 „
Bengalens	„	1,354,981 „
der Hinterindischen Inseln	„	10,959 „
zusammen obige		5,676,017 Fl.

Die hauptsächlichsten Artikel, aus welchen die Privat-Einfuhr bestand, waren die nachstehenden. Es wurden eingeführt:

	Werth im Jahre 1860 Fl.	Zu- oder Abnahme gegen 1859 Fl.
aus Europa, Amerika ꝛc.:		
Galanterie- und Modewaaren	463,269	+ 99,756
Kupfer- und Kupferwaaren	349,031	— 393,895
Kurze Waaren (kramerijia)	329,064	+ 139,101
Tuche und Wollenstoffe	400,188	+ 8,617
Leinen- und Baumwollenwaaren	20,943,976	+ 4,813,283
Provisionen	1,370,442	+ 312,469
Steinkohlen	313,247	+ 10,561
Schreibmaterialien	315,910	+ 91,230
Wein und andere Getränke	2,332,508	+ 517,795
Eisen, Eisenwaaren und Maschinen	1,617,730	+ 49,294
aus Vorderindien:		
Wachs	119,771	+ 53,734
Gunnysäcke	104,685	+ 30,701
aus China, Manila und Siam:		
Lebensmittel	368,286	— 145,867
Manila-Cigarren	1,313,882	+ 455,594
Tabak	448,286	+ 431,297
Thee	381,843	+ 101,679
Seidenstoffe	438,782	+ 78,277

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. H. A. 1860 II. S. 562.

	Werth im Jahre 1860 Fl.	Zu- oder Abnahme gegen 1859 Fl.
aus Japan:		
Baumwachs	172,208	+ 154,864
von den Hinterindischen Inseln:		
Lebensmittel	391,999	— 130,338
Gambier	842,280	+ 72,919
Gummi Elastikum	901,281	+ 489,472
Goldstaub	348,319	+ 47,465
Gummi Damar	385,366	+ 139,238
Baumwolle	485,970	— 12,822
Kaffee	329,727	— 76,654
Pferde	423,452	— 77,788
Stuhlrohr	764,955	— 204,555
Reis	302,387	+ 160,479
Zinn	363,384	+ 126,936
Wachs	725,894	+ 110,160

Die mit einem Zeugnisse inländischer Abkunft oder Bearbeitung aus den Niederlanden eingeführten Waaren haben im Jahre 1859 den Werth von 9,122,558 Fl., 1860 aber 12,395,846 Fl. erreicht. Die 3,273,288 Fl. betragende Mehreinfuhr rührt hauptsächlich demnach her von den größeren Bezügen von Glaswaaren, Tuch- und Wollenstoffen, Leinen- und Baumwollenwaaren, Meubel, Provisionen rc.

B. Ausfuhr.

Die Ausfuhr der beiden letzten Jahre belief sich auf folgende Beträge:

	Waaren	Kontanten	zusammen
	Werth in Gulden.		
a) für Privat-Rechnung:			
1859	45,348,306	6,712,939	52,061,245
1860	47,185,515	4,790,706	51,976,221
Zunahme	1,837,209	—	—
Abnahme	—	1,992,233	85,024
b) für Regierungs-Rechnung:			
1859	52,002,398	2,457,165	54,459,563
1860	47,478,957	5,001,301	52,480,258
Zunahme	—	2,544,136	—
Abnahme	4,253,441	—	1,979,305

Die Bestimmung der von Java und Madura im Jahre 1860 ausgeführten Waaren ergiebt sich aus nachstehender Uebersicht. Es sind ausgeführt:

	durch die Regierung für Fl.	durch Private für Fl.
nach den Niederlanden	46,866,275	28,469,699
„ Großbritannien	—	683,939
„ Frankreich	—	2,644,716
„ Schweden	—	251,893
„ Hamburg	—	259,928
„ Bremen	—	258,857
„ Nordamerika	—	753,597
„ Südamerika	—	51,388
„ Bengalen und Ceylon	—	48,250
„ dem Persischen Meerbusen	—	527,050
„ China und Macao	—	2,159,907
„ Siam	—	76,217
„ Japan	2,911	14,784
„ Neu-Holland	—	553,838
nach dem Hinterindischen Archipel:		
Sumatra	85,912	10,431,452
Palembang und Banka	74,439	
Riouw	29,273	
Borneo	233,898	
Celebes	24,973	
den Molukken	135,235	
Menado	23,185	
Billiton	1,761	
Timor	1,095	
zusammen wie oben	47,478,957	47,185,515

C. Schifffahrt.

In den Häfen Javas und Maduras sind während des Jahres 1860 überhaupt 2410 Schiffe von 190,158¾ Lasten Tragfähigkeit angekommen. Gegen das Vorjahr, in welchem 2695 Schiffe von 205,980¾ Lasten einliefen, hat demnach die Zahl der Schiffe sich um 285, und ihre Tragfähigkeit um 15,822 Lasten vermindert.

Die Schifffahrtsbewegung des Jahres 1860 gestaltete sich im Einzelnen wie folgt. Es sind angekommen:

Unter Niederländischer Flagge:					
a) von Häfen außerhalb des Hinterindischen Archipels (darunter 145 Schiffe aus den Niederlanden);	237	Schiffe	von	72,368	Last.
b) von dem Hinterindischen Archipel, mit Einschluß der den Niederländischen Schiffen gleichgestellten einheimischen Fahrzeuge	1936	„	„	78,800¼	„
zusammen	2173	Schiffe	von	151,168¼	Last.
Unter Britischer Flagge	59	„	„	10,008	„
„ Französischer „	15	„	„	3,579	„
„ Belgischer „	1	„	„	247½	„
„ Hamburger „	25	„	„	4,976½	„
„ Bremer „	9	„	„	3,613½	„
„ Oldenburger „	1	„	„	183	„
„ Preußischer „	3	„	„	907	„
„ Hannoverscher „	4	„	„	504½	„
„ Schwedischer „	17	„	„	3,968	„
„ Dänischer „	9	„	„	1,743	„
„ Portugiesischer „	1	„	„	212	„
„ Amerikanischer „	19	„	„	7,074½	„
„ Chinesischer „	16	„	„	653	„
„ Siamesischer „	12	„	„	823	„
„ verschied. Asiatischen Flaggen	46	„	„	498	„
Im Ganzen	2410	Schiffe	von	190,158¾	Last.

Im Vergleich mit 1859 haben sich die Ankünfte unter Niederländischer Flagge und der ihr gleichgestellten einheimischen Flagge um 5683 Lasten, unter Hamburger Flagge um 610½ Lasten vermindert, unter Bremischer Flagge um 1891½ Lasten vermehrt, unter Oldenburger Flagge um 280, Mecklenburger 286, Preußischer 687½ Lasten vermindert, unter Hannoverscher um 408 Lasten vermehrt.

Jahresbericht des Preußischen General-Konsulats zu Odessa für 1861.

Im verflossenen Jahre haben 52 Preußische Schiffe die Häfen des Schwarzen Meeres (41 den Hafen von Odessa, 8 den zu Taganrog und 3 den zu Berdiansk) besucht. Dieselben sind sämmtlich in der Frachtfahrt nach England und den Niederlanden beschäftigt gewesen; ein direkter Schiffsverkehr mit Preußischen Häfen hat nicht stattgefunden.

Nach den offiziellen Angaben betrug der Werth der Einfuhr Odessas im vorigen Jahre ca. 13½ Millionen Silber-Rubel, die Ausfuhr ca. 40 Millionen Silber-Rubel, die Zu- und Abflüsse von Gold und Kreditbillets nicht mitgerechnet.

Der Werth der Einfuhr ist um eine Mill. Silber-Rubel geringer als in 1860. Es ist dieses eine auffallende Erscheinung an einem Platze, an dem der Handel erst im Aufblühen begriffen ist, und wird die Ursache davon wohl größtentheils in der kritischen finanziellen Lage des Landes gesucht werden müssen, welche bisher zwar hauptsächlich die Handelsplätze des nördlichen Rußlands betraf, in neuerer Zeit jedoch auch auf unseren Platz einen äußerst nachtheiligen Einfluß auszuüben beginnt. Auf dem in Kiew im vorigen Monate abgehaltenen großen Jahrmarkte sind, wie angenommen wird, für ungefähr 16 Mill. Silb.-R. fällige Wechsel unbezahlt geblieben.

Zwei bedeutende Runkelrübenzucker-Siedereien im Kiewschen Gouvernement haben ihre Zahlungen einstellen müssen und die Passiva derselben belaufen sich auf mehrere Mill. Silb.-R. Odessa ist dabei ebenfalls stark betheiligt. Auf den Absatz von Waaren nach dem Innern wirkt dies äußerst drückend; die Zahlungen der hiesigen Besteller an die auswärtigen Fabrikanten gehen demnach ebenfalls langsam von Statten.

Odessas Ausfuhr wurde im Jahre 1861 durch 1144 Schiffe vermittelt, nämlich 973 Segel- und 171 Dampfschiffe, die sich auf folgende Flaggen vertheilen:

Italienische	217
Oesterreichische	183
Britische	152
Russische	128
Skandinavische	90
Griechische	73
Preußische	41
Mecklenburgische	38
Türkische	22
Französische	12
Amerikanische	6
Hanseatische	3
Dänische	3
Hannoversche	2
Belgische	1
Holländische	1
Oldenburgische	1
zus. Segelschiffe	973
Russische	94
Oesterreichische	51
Britische	20
Belgische	6
zus. Dampfschiffe	171

Unter den Ausfuhr-Artikeln befinden sich:

Weizen	1,636,000	Tschwt.
Roggen	368,000	"
Mais	307,000	"
Gerste	233,000	"
Hafer	177,000	Tschwt.
Erbsen	14,000	"
Leinsaat	325,000	"

Weizen hat wie immer unter den Ausfuhrartikeln den ersten Rang eingenommen, doch ist der Englische Markt für den hiesigen diesmal weniger als sonst maßgebend gewesen. Nach England wurden nur circa 700,000 Tschwt., nach den Häfen des Mittelmeeres dagegen ca. 900,000 Tschwt. verschifft.

Die Gesammt-Ausfuhr von Getreide betrug ca. 7 Mill. Rubel mehr als in 1860. Dennoch hat der Werth der Ausfuhr bei Weitem nicht die Ziffer erreicht, welche nach zwei ergiebigen Ernten — gegenüber dem enormen Defizit in der Ernte Frankreichs und den gewöhnlichen aber sehr bedeutenden Bedürfnissen Englands — zu erwarten war.

Wir überwinterten mit einem größeren Depositum, als seit Jahren der Fall gewesen, nämlich mit mehr als 1½ Mill. Tschwt. der verschiedenen Getreidesorten, bestehend in:

Weizen	935,600	Tschwt.
Roggen	142,400	"
Mais	231,400	"
Gerste	160,000	"
Hafer	43,000	"

Die Weizenpreise waren zu Anfang des Jahres 8 R. 50 Kop. bis 10 R. 75 Kop. pr. Tschwt., im Laufe des Sommers 7 R. à 10 R. 25 Kop. und stehen gegenwärtig nominell auf 9 à 10 R. pr. Tschwt. für hohe, 7 à 8 R. pr. Tschwt. für geringe Waare. Es sind augenblicklich zu diesen Preisen wenig Käufer, aber auch wenig Verkäufer, denn wenn einerseits in Folge der übergroßen Schwierigkeiten und Kosten, von der Produktion ab bis zur Verschiffung, die bestehenden Preise dem Produzenten wenig oder keinen Gewinn lassen, so sind andererseits die Preise noch zu hoch für die Konsumtionsländer, welche von Jahr zu Jahr mehr Hülfsquellen entdecken, um sich mit Getreide zu versehen. — Amerika, Ungarn und andere Länder, in denen die Agrikultur und die Kommunikationsmittel in raschem Fortschritte begriffen sind, machen in neuerer Zeit unserem Markte eine immer mehr fühlbar werdende Konkurrenz und unser Platz nimmt auf den Importlisten von England und Frankreich nicht die Stelle ein, welche ihm wohl zukommen könnte.

Für Roggen war namentlich für Bremen sehr starker Begehr, wodurch die Preise von 4 R. 50 Kop. à 5 R. bis 5 R. 75 Kop. pr. Tschwt. stiegen.

Die Ausfuhr von Leinsaat betrug 325,000 Tschwt. und Preise waren bei lebhaftem Begehr 9 R. 25 Kop. bis 10 R. 80 Kop. pr. Tschwt.

Die Getreide- und Leinsaat-Ausfuhr von Taganrog und Berdiansk stellt sich für das vorige Jahr wie folgt:

	Taganrog.	Berdiansk.
Weizen	620,000	480,000
Mais	—	—
Roggen	7,200	36,000
Gerste	14,600	8,000
Hafer	—	5,000
Leinsaat	33,700	70,000

Von Wolle sind ab Odessa verschifft:

160,000 Pfd. gewaschene Merino,
47,000 " Merino im Schweiß,
123,000 " Zigay und ordinaire Wollen,

nach den offiziellen Listen im Werthe von 10 Millionen S.-R.; die Ausfuhr von 1860 wird mithin um 2 Mill., die von 1859 um 5½ Mill. S.-R. überstiegen.

Der Begehr für Wolle war zu Anfang des vorigen Jahres sehr lebhaft, namentlich von Seiten Französischer und Belgischer Fabrikanten und Spekulanten, auch Deutschland betheiligte sich durch den Ankauf einiger

Partien. In Folge der Amerikanischen Wirren, deren Ende noch nicht abzusehen ist, trat jedoch im Herbste eine Stockung im Geschäfte ein, und während im vorigen Jahre zu gegenwärtiger Zeit fast sämmtliche Heerden bereits aufs neue kontrahirt waren, sind jetzt noch die ansehnlichsten davon unverkauft. Die Gutsbesitzer halten auf hohe Preise umsomehr, als bei dem ungewöhnlich langen Winter die Fütterung überaus vertheuert wurde und die Sterblichkeit unter den Heerden eine sehr große war.

Die Preise für feine geschorene Wolle waren im Laufe des Jahres 23 bis 28 R. pr. Pud. — Für die neue Schur wurden einzelne kleine Heerden à 7 R. bis 7 R. 10 Kop. im Schweiß kontrahirt, doch sind dazu jetzt keine Verkäufer.

Zur Herstellung neuer Transportmittel und Eisenbahnen zwischen dem Inlande und Odessa ist noch immer nichts geschehen; die Projekte, welche im Gange waren, scheinen sich zerschlagen zu haben.

Für Rhedereien ist das vorige Jahr ein günstiges gewesen; die Seefrachten waren zu Anfang des Jahres 47 Sh. 6 Pce. pr. Ton nach England, stiegen im Herbst bis 6 Sh. 5 Pce. und sind jetzt in Folge der Stille im Getreidegeschäft auf 45 Sh. zurückgegangen.

Die Landesvaluta hat sich nicht gebessert; das Pfund Sterling varürte von 685 bis 710 und steht jetzt 714½ Pce.

Odessa, 12.\24. März 1862.

Mittheilungen.

Crefeld, 14. April. Die Seidenwaarenfabriken des hiesigen Bezirks blieben auch im verflossenen Monat im Allgemeinen in einem nur sehr mäßigen Betriebe. Seit einiger Zeit hat sich die Stofffabrikation, hauptsächlich durch Bestellungen aus dem Zollvereinsgebiet, etwas gehoben. Die Sammet- und Sammetbandweberei, überhaupt die Fabrikation solcher Artikel, die vorzugsweise für England und Nordamerika gefertigt werden, liegt dagegen noch immer sehr darnieder. Die an die neueren Ereignisse geknüpften Hoffnungen auf Lösung der Wirren in den Vereinigten Staaten haben Veranlassung zu sehr lebhaften Spekulationen in Rohseide gegeben. Die Preise derselben behaupteten deshalb eine steigende Richtung. In der hiesigen Trocknungsanstalt wurden 90,405 Pfd. Rohseide, einschließlich circa 28,840 Pfd. Asiatischer, konditionirt. — Der Geschäftsgang in Gladbach und Umgegend ist, nach den ausgemachten Mittheilungen, gegenwärtig schleppend und ohne Leben, was indeß um diese Jahreszeit immer mehr oder weniger der Fall ist, da die Frühjahrsaufträge versandt, die Herbstaufträge aber noch nicht eingegangen sind. Jedoch sind die Garnpreise in letzter Zeit so viel gestiegen, daß die Spinnerei-Inhaber, auch wenn sie jetzt rohe Baumwolle kaufen, mit einigem Verdienste arbeiten können. Die Befürchtung, daß es zu erheblichen Geschäftsstockungen kommen werde, haben sich darnach vermindert. Die Fabrikanten klagen noch immer, daß bei den hohen Preisen des Rohstoffs ihr Verdienst ein sehr geringer sei. Die großen Etablissements mehren sich fortwährend. Die Spinnerei von W. Dilthey u. Comp. in Rheydt, sowie die mechanische Weberei und Appretur von F. Brandts in Gladbach sind bereits im Betriebe; die neuen Spinnereien von Gebrüder Horn und Ant. Lamberts Chr. Sohn in Gladbach ihrer Vollendung nahe, die großartig projektirte Spinnerei und Weberei von Böhmer u. Croslenz schreitet im Bau rasch voran. Ueberhaupt herrscht in Gladbach gegenwärtig eine außerordentlich große Bauthätigkeit. Der Getreidehandel war wenig belebt; die Preise erlitten wenig Aenderung.

Paris, Ende April. Der Moniteur universel veröffentlicht in Nr. 93 ein Kaiserliches Dekret vom 29. März d. J., welches den Bau einer Eisenbahn von Reims nach Mourmelon anordnet. Die Kosten der Ausführung sind auf 2,500,000 Frcs. veranschlagt.

Lyon, in April. Während der beiden letzten Monate dieses und des vorigen Jahres sind in der hiesigen Seidentrocknungs-Anstalt folgende Mengen von Seide konditionirt worden:

		Ballen.	Kilogr.
Vom 1. bis zum 28. Februar	1861	2300	163,000
dto. dto.	1862	4000	317,000
dto. 31. März	1861	2800	200,000
dto. dto.	1862	4100	389,000

Gothenburg, im April. In den hiesigen Hafen sind im verflossenen Jahre 1891 Schiffe eingelaufen und dagegen 1645 Schiffe ausgelaufen. Die nachfolgenden Tabellen weisen die gesammte Schifffahrtsbewegung des gedachten Jahres auf:

Einklarirte.

	Mit Ladungen.		Mit Ballast.	
	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Preußische	37	1,944½	3	437
Englische	175	22,402	34	3,733½
Schwedische	744	38,263	91	9,781
Norwegische	300	13,284	93	10,706
Dänische	145	4,012½	13	655
Holländische	65	4,705	21	2,825
Französische	7	552	68	3,721
Hannoversche	38	1,902	10	529
Deutsche	19	1,533	9	3,956
Russische	1	45	4	402½
Spanische	3	294	—	—
Amerikanische	5	1,056	6	1,874
	1539	89,993	352	38,620

Ausklarirte.

	Mit Ladungen.		Mit Ballast.	
	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Preußische	13	1,652½	26	578
Englische	203	25,700	13	1,390
Schwedische	548	32,996½	90	5,372½
Norwegische	187	21,518	160	3,347
Dänische	94	3,392	60	1,148
Holländische	84	7,085	1	94
Französische	75	4,273	—	—
Hannoversche	38	2,282	5	240
Deutsche	25	5,428	3	61
Russische	4	402½	1	45
Spanische	2	181	1	113
Amerikanische	9	2,404	2	526
	1282	107,314½	363	12,914½

Aus denselben ergiebt sich ein sehr erfreulicher Zuwachs im Verkehr besonders mit Preußen, denn während im Jahre 1860 im Ganzen nur 18 Schiffe unter Preußischer Flagge einliefen, hat sich in 1861 deren Anzahl auf 40 vermehrt. Der Werth der Einfuhr ist in hohem Maße gegen das Vorjahr gestiegen, da besonders aus den Preußischen Ostseehäfen große Quantitäten Roggen mit Schwedischen Schiffen hierhergebracht worden sind. Wenn auch diese so sehr bedeutende Erhöhung des Verkehrs theilweise einen zufälligen Grund hat, nämlich den Mißwachs des Roggens in ganz Skandinavien im Jahre 1860—61, so ist doch nicht zu verkennen, daß Gothenburgs Handelsbeziehungen mit Preußen und dem Zollverein in stetiger Zunahme begriffen sind. Die Einfuhr Gothenburgs hat 1860 aus folgenden Waarengattungen bestanden:

Waaren.	Engl. Cub.-Fuß.	Engl. Tons.	Schwed. Gew. Pfund.	Werth. Rthlr.	Sgr.
Steinkohlen	4,080,000	81,600	.	490,000	—
Kaffee	.	.	4,650,000	930,000	—

Waaren.	Engl. Cub.-Fuß.	Engl. Tons.	Schwed. Gew. Pfund.	Werth. Rthlr.	Sgr.
Baumwolle	.	.	11,173,000	2,250,000	—
dto. Garn, weißes .	.	.	675,050	193,566	20
dto. dto. Türk. roth	.	.	104,150	87,000	—
Häute	.	.	3,043,200	800,000	—
Salz	702,500	14,050	.	113,333	10
Zucker, roh	.	.	14,080,000	1,314,000	—
dto., raffinirt......	.	.	1,325,120	166,666	20
Wolle	.	.	629,465	213,333	10
dto. Garn	.	.	148,433	73,333	10
Tabaksblätter	.	.	1,389,750	193,333	10
dto. Stiele	.	.	132,900	6,666	20
Wein	.	.	993,110	333,333	10
Spirituosa	.	.	640,013	106,666	20
Heringe	.	.	12,505,000	592,592	18
Stockfisch..........	.	.	1,871,300	274,074	2
Maschinen	.	.	.	200,000	—
Andere Artikel	.	.	.	3,128,666	20
	.	.	.	11,466,666	20
Roggen Schwd. C.-F.	1,016,540	.	.	1,075,700	—

Ausgeführt wurden dagegen:

			Werth. Pr. Rthlr.	Sgr.
Eisen	Ctr.	686,710	2,350,000	—
Holzwaaren:				
Planken, Dielen, Bretter ..	Dz.-Stcke.	326,800	2,720,000	—
Balken	Stck.	6,500	43,333	10
Masten und Sparren.........	„	13,450	23,333	10
Ruder	„	23,800	16,000	—
Lattenholz	„	736,500	33,333	10
Latten	„	3,441,000	26,666	20
Feuerholz	„	141,000	16,666	20
Tonnen-Stäbe	„	107,300	4,000	—
Tonnen	„	38,100	36,666	20
Getreide	Kbfß.	1,512,654	924,000	—
Oelkuchen	Ctr.	14,500	40,000	—
Zündhölzchen		.	115,666	20
Andere Artikel...............		.	517,000	—
			6,866,666	20

Das Exportgeschäft in Eisen, Stahl und Holz hat im Jahre 1861 kein sehr günstiges Resultat aufzuweisen gehabt, da besonders in den beiden ersten Artikeln der Amerikanische Krieg sehr nachtheilig gewirkt hat. Dagegen sind alle Fabriken in guter und lohnender Thätigkeit gewesen, und haben bei denselben viele Deutsche Werkmeister und Arbeiter nach wie vor Anstellung gefunden. Die hiesige Deutsche Gemeinde hat sich um 7 aus Preußen gebürtigen Personen vermehrt, und ist deren Zahl jetzt 60 gegen 108 aus anderen Deutschen Ländern. Eine regelmäßige Dampfschiffs-Verbindung mit Stettin, auf deren Nützlichkeit schon früher hingewiesen wurde, ist jetzt wirklich ins Leben getreten und wird in kommendem Sommer sich gewiß als sehr ersprießlich erweisen. Veränderungen im Zolltarif oder in den Hafen-Abgaben sind im vorigen Jahre nicht eingetreten. Die Anstellung von Konsular-Agenten in den Außenhäfen hat sich als sehr nützlich bewiesen, besonders in den Distrikten, wo viele Unglücksfälle vorgekommen sind, indem die nothgestellten Mannschaften sogleich Hülfe und Verpflegung gefunden haben.

Literatur.

Vergleichungstabelle der Preußischen Währung mit der Süddeutschen Währung, und umgekehrt. In 2 Abtheilungen. Zum praktischen Gebrauche für Eisenbahnverwaltungen und für die Handelswelt bearbeitet von L. W. Brennecke und J. H. Schlüter. Göttingen 1862. Vandenhöck und Ruprechts Verlag.

Die beiden Abtheilungen der vorstehend genannten Tabelle sind:

Abtheilung 1. Preußische Währung gegen Süddeutsche Währung.
Abtheilung 2. Süddeutsche Währung gegen Preußische Währung.

Eine kleine jeder Abtheilung vorgedruckte Tabelle weist die Reduktion der Pfennig- und Kreuzerbruchtheile von $\frac{1}{32}$ bis $\frac{31}{32}$ in Süddeutsche bez. in Preußische Währung auf. Hierdurch, sowie durch die sonstige Anordnung der tabellarischen Reduktion ist eine große Uebersichtlichkeit erzielt, welche, ohne die Tabelle zu einem voluminösen Umfang anschwellen zu lassen, dennoch gestattet, die aufzusuchenden Beträge jeweilig mit Leichtigkeit und Sicherheit zu finden. Für den praktischen Gebrauch erscheint daher die Arbeit der Herren Brennecke und Schlüter sehr empfehlenswerth.

Betrachtungen über einige Fragen des Versicherungsrechts, insbesondere der Feuer- und Lebensversicherung, von Dr. Conrad Malß, Advokat und Rechtskonsulent der Versicherungs-Gesellschaft Providentia in Frankfurt a. M. Frankfurt a. M. Sauerländers Verlag. 1862.

In einer freien, nur hier und dort durch einzelne Partikulargesetze gehemmten Bewegung hat sich das Versicherungsrecht bisher in Deutschland entwickelt und jedem Versuche der Kodifikation Widerstand entgegengesetzt. Selbst in der Kommission für den Entwurf und die Berathung des Deutschen Handelsgesetzbuchs wurde in Fragen des Versicherungsrechts ein Hinausgehen über den seerechtlichen Assekuranzvertrag abgelehnt, indem es nicht räthlich erschien, bei den sonstigen hier einschlagenden Materien, insbesondere bei der Feuer- und Lebensversicherung, jetzt schon der wissenschaftlichen Ausbildung vorzugreifen. Zur Förderung der letzteren hat der Verfasser der obigen Schrift nach Maßgabe seiner im praktischen Leben gesammelten Erfahrungen seine Studien dem besprochenen Gegenstande zugewendet und in der vorliegenden Monographie den Versicherungsvertrag und dessen verschiedene Anwendungen einer eingehenden Prüfung unterworfen. Die Partikulargesetzgebung in Deutschland, sowie die außerdeutsche Gesetzgebung ist angemessen berücksichtigt worden. Beigegebene Formulare für den Geschäftsverkehr der Versicherungsanstalt Providentia, Policenschemate und das angehängte Statut der genannten Gesellschaft erleichtern das Verständniß der Sache in erheblicher Weise. Vermöge des behandelten Rechtsgebiets und der populär gehaltenen Darstellungsart wird dem Werke eine weitere Verbreitung dauernd gesichert sein.

Herausgegeben von **Moser,** Geh. Regierungsrath und **Jordan,** Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag. Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Alle Post-Anstalten sowi sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 19. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 9. Mai 1862.

Gesetzgebung.

Abänderung der Vorschriften über die Vermessung der Seeschiffe in Preußen.

Die in Gemäßheit des Beschlusses der X. Zollvereins-Generalkonferenz behufs Vereinbarung gemeinsamer Vorschriften über die Vermessung der Seeschiffe zwischen Preußen, Hannover und Oldenburg eingeleiteten Verhandlungen haben zur Annahme einer Vermessungsinstruktion geführt, welche für Preußen durch Ministerialerlaß vom 25. Februar d. J. in Kraft gesetzt ist. Die neue Anweisung tritt an Stelle der Instruktionen vom 12. November 1846 und vom 22. April 1852, deren Bestimmungen, wie die Erfahrung gezeigt hat, den wünschenswerthen Grad von Sicherheit für eine richtige Ermittelung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge nicht darboten. Sie beruht im Großen und Ganzen auf den Grundsätzen des Hamburger Entwurfs vom Jahre 1849, welche bereits in einem früheren Artikel dieser Zeitschrift näher dargelegt worden sind [1]). Besondere Vorschriften für die Vermessung kleinerer Fahrzeuge, wie solche durch die Instruktion vom 22. April 1852 gegeben waren, enthält die neue Anweisung nicht, da man annehmen durfte, daß das darin vorgeschriebene Verfahren auch für Schiffe, die nicht mehr als 5 Fuß Tiefe im Raume haben, einen ausreichend richtigen Maßstab ergeben werde. Dagegen ist ein besonderes Verfahren für die Vermessung beladener Fahrzeuge eingeführt, welches namentlich bei fremden Schiffen zur Anwendung kommen wird, insofern dieselben beladen in einen Preußischen Hafen einlaufen, ohne früher bereits vollständig vermessen worden zu sein. Diese sogenannte einfache Vermessung hat jedoch einen nur provisorischen Charakter, und es soll darauf gesehen werden, daß in solchem Falle baldmöglichst die vollständige Vermessung des Schiffes im unbeladenen Zustande erfolge. Nach den mit der Hannoverschen und Oldenburgischen Regierung getroffenen Verabredungen soll die neue Anweisung in unveränderter Form, abgesehen von den unvermeidlichen Fassungsänderungen, auch in den dortigen Staatsgebieten zur Anwendung kommen. Da jedoch die Bezeichnung der Tragfähigkeit in Schiffslasten zu 4000 Pfd. theilweise auf nicht zu beseitigende Bedenken gestoßen ist, so hat man sich, um einen gemeinsamen Ausdruck für das Resultat der Vermessung zu gewinnen, dahin verständigt, daß in den Meßbriefen neben der Zahl der Schiffs- oder der Kommerzlasten auch die entsprechende Zahl der Centner (Zollcentner) aufgeführt werden soll, wie dies aus den der Anweisung beigefügten Meßbriefsformularen ersichtlich ist. Diejenigen Fahrzeuge, welche nach der neuen Anweisung vermessen sind, entrichten auf Grund der vorgedachten Meßbriefe die Schifffahrtsabgaben in den Häfen aller drei Staaten ohne Nachvermessung.

Ueber die Vermessung von Fischerfahrzeugen sind keine gemeinsamen Vorschriften mit den Vereinsstaaten vereinbart; es ist in dieser Hinsicht eine besondere, nur für Preußen gültige Instruktion erlassen worden.

Der Wortlaut der vorgedachten beiden Reglements ist folgender:

A. Anweisung zur Vermessung der Seeschiffe.

§. 1.

Die Vermessung der Seeschiffe hat zum Zwecke, die Ladungsfähigkeit derselben, nach dem allgemeinen Landesgewichte, in Centnern und in Schiffslasten ausgedrückt, festzustellen.

Sie kommt zur Anwendung auf alle Schiffe, Fahrzeuge und Boote, welche nach ihrer Bauart ausschließlich oder vorzugsweise zum Verkehr auf offener See oder auf den Buchten derselben (Haffen) bestimmt sind, mit Ausnahme der ausschließlich zur Fischerei bestimmten und mit durchlöchertem Fischbehälter versehenen Fahrzeuge.

§. 2.

Alle zur Feststellung der Ladungsfähigkeit erforderlichen Messungen geschehen in Preußischem Maaße, den Fuß in zehn gleiche Theile, und diese wiederum in Hälften eingetheilt. Die anzuwendenden Meßinstrumente sind von Zeit zu Zeit nach dem, in jedem Hafen befindlichen Probemaaße zu prüfen und nöthigenfalls zu berichtigen.

§. 3

Die Vermessung eines Schiffes in beladenem Zustande ist, soweit es die Umstände gestatten, zu vermeiden. Wenn ausnahmsweise

[1]) H.-A. 1860. I. S. 577.

ein beladenes Schiff nach dem für diesen Fall gestatteten, einfachen Verfahren (II. §. 17 und 18) gemessen werden muß, so hat die ganze Vermessung und der darüber ausgestellte Meßbrief nur so lange Gültigkeit, bis die vollständige Vermessung des Schiffes in unbeladenem Zustande bewirkt ist.

Die Vermessung eines auf dem Stapel liegenden Schiffes ist unzulässig.

I. Messung und Berechnung von Segelschiffen.

§. 4.

Die Messung geschieht durch Aufnahme der Länge und dreier Querschnitte des Schiffes.

§. 5.

Die Länge wird gemessen auf dem Verdecke in gerader Richtung zwischen den beiden Steven.

Zum vorderen Anfangspunkte der Längenmessung ist in der Regel die Stelle zu wählen, wo die innere Fläche der Ohrhölzer mit der Seitenfläche des Vorderstevens und dem oberen Rande des Verdeckes zusammenstößt. Eben so ist in der Regel der hintere Endpunkt der Längenmessung an der Stelle zu suchen, wo die obere Fläche des Verdeckes mit der vorderen Fläche des Hinterstevens zusammentrifft.

Ist das Schiff mit erhöhter Kajüte versehen, oder sind überhaupt Erhöhungen oder Vertiefungen vorhanden, so wird die Richtung des Hauptverdeckes bis an den Steven verlängert gedacht und nach dem Punkte gemessen, wo sie den Steven trifft.

§. 6.

Die gemessene Länge wird in vier gleiche Theile getheilt und die Theilungspunkte werden, vom vorderen Anfangspunkte der Längenmessung ausgehend, auf dem Verdecke angemerkt. Der Mittelpunkt der Länge wird vom Verdecke, mit Hülfe eines Lothes oder Senkbleies, senkrecht auf das Kielschwein übertragen und von diesem Punkte ein Viertheil der Länge nach vorn und nach hinten abgesetzt.

§. 7.

Auf jedem dieser drei Theilungspunkte wird ein Querschnitt im Schiffsraume nach folgender Vorschrift gemessen:

Die Tiefe eines jeden Querschnitts wird von einer, in der Höhe der Oberkante der Verdecksbalken, unmittelbar unter den Deckplanken, von Bord zu Bord querüber gezogenen Richtschnur senkrecht auf die Füllungsplanke neben dem Kielschweine, oder, falls dies nicht die größte Tiefe des Querschnittes giebt, bis auf die Binnenbordsbekleidung neben der Füllungsplanke gemessen. Fällt ein solcher Querschnitt unter eine Erhöhung oder Vertiefung im Verdecke, so wird die Richtung des Hauptverdeckes verlängert gedacht und von da ab gemessen.

In jedem der drei Querschnitte werden drei Breiten gesucht:

Die oberste Breite wird dicht unter dem Verdecke zwischen den Balkwägern, oder unter denselben, falls sie dort größer ist,

die mittelste Breite auf $\frac{1}{2}$ der Tiefe von der unter dem Verdecke gezogenen Richtschnur,

die unterste Breite auf $\frac{1}{4}$ der Tiefe von derselben Richtschnur gemessen.

Auf $\frac{1}{10}$ und $\frac{4}{10}$ der untersten Breite, von Bord ab gerechnet, sind zwei Tiefen senkrecht von der untersten Breite bis auf die Binnenbordsbekleidung zu messen.

§. 8.

Trifft eine zu messende Breite oder Tiefe an der vorgeschriebenen Stelle auf vorspringende Plankengänge, Kniehölzer oder sonstige Gegenstände, so wird dasjenige Maaß genommen, welches sich ergeben würde, wenn auf der fraglichen Stelle der erwähnte Vorsprung vor der übrigen Binnenbordsbekleidung nicht vorhanden wäre.

§. 9.

Bei Schiffen, welche gar keine, oder nur theilweise Binnenbordsbekleidung haben, werden die Breiten und Tiefen bis zu den Inhölzern gemessen.

§. 10.

Schiffe mit Zwischendeck werden ganz nach obiger Vorschrift wie ein zusammenhängender Raum gemessen, ohne bei der Tiefenmessung für die Stärke des Zwischendeckes einen Abzug zu machen.

§. 11.

Die nach vorstehenden Bestimmungen zu nehmenden Längen- und Breitenmaaße sind auf Zehntelfuße abzurunden, in der Weise, daß, wenn ein Maaß ein halbes Zehntel und darüber ergiebt, dieses für ein ganzes Zehntel gerechnet wird. Ergiebt dagegen das Maaß weniger als ein halbes Zehntel, so wird dieser Bruch nicht mitgerechnet.

Die Tiefenmaaße werden nach gleichen Grundsätzen bis auf halbe Zehntel abgerundet.

§. 12.

Zur Berechnung des so gemessenen Schiffsraumes wird:

1) Die vierfache mittlere Breite zu der einfachen oberen und unteren Breite in jedem Querschnitte addirt, die Summe durch 3 dividirt, und dieser Quotient mit $\frac{1}{4}$ der Tiefe des Querschnittes multiplizirt. Das Produkt giebt den Inhalt des Theiles vom Querschnitte zwischen der obersten und untersten Breite.
2) Die beiden, auf $\frac{1}{10}$ und $\frac{4}{10}$ der untersten Breite gemessenen Tiefen werden addirt, die Summe wird mit der untersten Breite multiplizirt und das Produkt durch 2 dividirt. Der Quotient ist der Inhalt des Theiles vom Querschnitte unter der untersten Breite.
3) Die unter 1. und 2. gefundenen Zahlen addirt, geben den Inhalt des Querschnittes.
4) Die auf obige Weise gefundenen Flächeninhalte des vorderen und hinteren Querschnittes werden addirt, mit der Summe wird der mittlere Querschnitt dividirt, und der Quotient in der dieser Anweisung beigefügten Tabelle A.[1]) in der Kolumne mit der Ueberschrift N. aufgesucht.

   Man findet alsdann neben dieser Zahl einen Koeffizienten n.
5) Die gemessene Länge wird nach Anleitung der Tabelle B.[2])

[1]) Nicht mit abgedruckt, weil für Nichttechniker ohne Interesse.
[2]) Desgl.

reduzirt und mit dieser reduzirten Länge der Flächeninhalt des mittleren Querschnittes multiplizirt. Dieses Produkt mit dem unter 4. gefundenen Koeffizienten n. multiplizirt, giebt den zu berücksichtigenden Kubikinhalt des Ladungsraumes.

6) Dieser Kubikinhalt durch 116 dividirt giebt die Ladungsfähigkeit des Schiffes in Schiffslasten, und die Zahl der letzteren durch 40 multiplizirt, die Ladungsfähigkeit in Centnern ausgedrückt. Beide Resultate sind im Meßbriefe zu verzeichnen.

§. 13.

Bei Schiffen mit Absätzen im Verdecke wird der Raum des Schiffes so gemessen und berechnet, als wenn das Hauptverdeck von Steven zu Steven ginge.

Zur Berechnung des Raumes der festen Erhöhungen oder Vertiefungen im Verdecke wird die innere mittlere Länge, Breite und Höhe resp. Tiefe gemessen. Die Länge wird nach Tabelle B. reduzirt, mit der Breite und Höhe resp. Tiefe multiplizirt und als Ergebniß zu dem Inhalte des Schiffes bezüglich addirt oder subtrahirt.

§. 14.

Bei Schiffen, welche auf dem Verdecke Räumlichkeiten für Passagiere oder Güter haben, wird die innere mittlere Länge, Breite und Höhe derselben mit einander multiplizirt. Der so gefundene kubische Raum durch 232 dividirt ergiebt die Zahl der Schiffslasten, um welche solche Räumlichkeiten die Ladungsfähigkeit der Schiffe vergrößern. Die Lastenzahl durch 40 multiplizirt giebt sodann die Centnerzahl, welche eben so wie die erstere im Meßbriefe besonders zu vermerken ist.

§. 15.

Auf dem Verdecke befindliche Roofe und sonstige Aufenthaltslokale für die Bemannung werden nicht gemessen.

§. 16.

Bei Schiffen mit plattem Boden wird die Messung, wie in den §§. 4—9. beschrieben, ausgeführt, nur ist hinsichtlich der Querschnitte Folgendes zu bemerken:

Die oberste Breite in jedem Querschnitte ist dicht unter dem Verdecke zwischen den Balkwägern oder unter denselben, falls sie dort größer ist,

die mittelste Breite auf die Hälfte der Tiefe des Querschnittes,

die unterste Breite dicht auf dem Boden zu messen.

Die Berechnung wird, wie in §. 12 beschrieben, vorgenommen, nur mit dem Unterschiede, daß bei plattbodigen Fahrzeugen der Theil unter der untersten Breite wegfällt, und statt ⅓ der Tiefe die Hälfte derselben zur Multiplikation gebracht wird.

Wenn es wegen allmäligen Ueberganges der Schiffsseiten in die Fläche des Bodens im geringsten zweifelhaft ist, ob das Schiff als ein plattbodiges zu betrachten, so muß das vollständige, in den §§. 4 bis 9 und 12 beschriebene Verfahren angewendet werden.

II. Messung und Berechnung von Schiffen, welche ganz oder zum Theil beladen sind.

§. 17.

Die Länge wird gemessen auf dem Verdecke zwischen den beiden Steven, nach den Vorschriften des §. 5;

Die Breite auf der Hälfte der Länge, und rechtwinklich auf derselben, von Außenkante zu Außenkante derjenigen Barkholzplanke, wo die Breite am größten ist;

Die Tiefe im Raume von der Oberkante des Verdeckes bis auf die Außenbordsbekleidung neben dem Kiele. Ist diese Tiefe, die in der Regel auf der Hälfte der Länge zu messen ist, daselbst nicht zu erhalten, so muß sie durch Messen in den Pumpen ermittelt werden, wobei jedoch besondere Aufmerksamkeit anzuwenden ist, damit man sicher sei, daß das Maaß auch wirklich bis an den Boden des Schiffes gegangen ist.

§. 18.

Zur Berechnung der Ladungsfähigkeit multiplizirt man die Länge, Breite und Tiefe miteinander und dividirt das Produkt:

a) für Schiffe, gebaut wie Kuffen, als: Kuffen, Smaken, Thalken, Sniggen, Mudden und dergleichen durch 160,
b) für Gallioten und galliotartig gebaute Schiffe durch 200,
c) für Schiffe von der meist üblichen Bauart durch 215.

Der Quotient ergiebt die im interimistischen Meßbriefe zu vermerkende Ladungsfähigkeit des Schiffes in Schiffslasten, und diese mit 40 multiplizirt, in Centnern ausgedrückt.

Absätze im Verdecke oder Aufbauten auf dem Verdecke werden bei Messung der beladenen Schiffe ebenso behandelt, wie bei der Messung leerer Schiffe. Räumlichkeiten für die Besatzung bleiben unberücksichtigt.

III. Messung und Berechnung von Dampfschiffen.

§. 19.

Die Länge wird gemessen zwischen den beiden Steven nach den Vorschriften des §. 5.

Die Breite wird gemessen:

bei Räderschiffen im Maschinenraume von Bord zu Bord unter den Balkwägern da, wo sie am größten ist, und so nahe wie möglich lothrecht unter der Räder-Achse,

bei Schraubenschiffen dagegen auf der Hälfte der Länge des Schiffes (oder so nahe daran wie möglich) dicht unter dem Verdecke oder unter den Balkwägern, wenn die Breite dort größer ist.

Die Tiefe auf derselben Stelle, wo die Breite gemessen wurde, von der Richtschnur unter den Verdecksplanken bis auf die Bodenhölzer. Sollte die Einrichtung des Maschinenraumes das Messen der Tiefe an der vorgeschriebenen Stelle nicht gestatten, so wird sie in der Mitte der Länge des Maschinenraumes, oder auf der Stelle in diesem Raume, wo es am bequemsten geschehen kann, gemessen.

§. 20.

Zur Berechnung der Ladungsfähigkeit multiplizirt man Länge, Breite und Tiefe mit einander und das Produkt dieser drei Hauptdimensionen mit 0,6. Von der erhaltenen Zahl zieht man den Kubik-

Inhalt des Maschinen- (Kessel- und Kohlen-) Raumes ab, welchen man erhält, wenn man die Länge zwischen den Querschotten mit der vorhin gefundenen Tiefe und mit der auf der Hälfte der Tiefe von Bord zu Bord gemessenen Breite multiplizirt. Der Rest durch 116 dividirt giebt die Ladungsfähigkeit des Dampfschiffes in Schiffslasten, und die Zahl der letzteren durch 40 multiplizirt, dieselbe Ladungsfähigkeit in Centnern ausgedrückt. Beide Resultate sind im Meßbriefe zu verzeichnen.

Absätze im Verdecke und Aufbauten über demselben werden nach den Bestimmungen der §§. 13 und 14 vermessen und bei Feststellung der Ladungsfähigkeit berücksichtigt.

IV. Messung und Berechnung eiserner Schiffe.

§. 21.

Eiserne Schiffe, sowohl Segel- als Dampfschiffe, sind im Allgemeinen ganz so, wie andere Schiffe zu vermessen und zu berechnen, doch sind die Breiten- und Tiefenmaße auf der innersten Kante der Rippen zu nehmen.

V. Messung und Berechnung von Schiffen, deren Inhölzer und Außenplanken von Föhrenholz sind.

§. 22.

Für Schiffe, deren Inhölzer und Außenplanken ganz aus Föhrenholz bestehen, werden 6 pCt. und für solche Schiffe, bei denen jene Theile mindestens zur Hälfte aus Föhrenholz bestehen, 3 pCt. dem berechneten Lasten- beziehungsweise Centnergehalte des Schiffes hinzugerechnet.

VI. Meßbriefe.

§. 23.

Für jedes nach den vorstehenden Vorschriften vermessene Fahrzeug wird von dem mit der Vermessung beauftragten Hauptzoll- oder Hauptsteuer-Amte ein Meßbrief und zwar nach demjenigen der unter Nr. 1, 2 und 3 beigefügten Formulare ausgefertigt, welches der erfolgten Art der Vermessung, beziehungsweise der Beschaffenheit des Fahrzeugs entspricht.

Berlin, den 25. Februar 1862.

Formular № 1.

Meßbrief

über die vollständige Messung de

unter Flagge

gemessen zu Centnern oder Schiffslasten.

Die Unterzeichneten bescheinigen hierdurch die von den dazu angestellten Beamten vorgenommene ordnungsmäßige Vermessung und Berechnung

de

geführt vom Schiffer:

gebaut von Verdeck feste Zwischendeck feste Zwischendecksbalken, Volkslogis Deck und Binnenbordsbekleidung.

Das nach Vorschrift der Vermessungs-Anweisung aufgenommene Maaß ist folgendes:

Die Länge auf dem Verdecke zwischen den Steven = Fuß.

	Querschnitt vorn.	Querschnitt der Mitte.	Querschnitt hinten.
Die Tiefe			
Die obere Breite			
Die mittlere Breite			
Die untere Breite			
Die erste Abschnittshöhe			
Die zweite Abschnittshöhe			
	Länge.	**Tiefe.**	**Breite.**
Das Verdeck hat in seiner Hauptrichtung einen, eine Erhöhung oder Vertiefung bildenden Absatz, welcher mißt			
Auf dem Verdecke befindet sich: ein für Passagiere und Waaren, messend			

	Centner.	Schiffslasten.
Nach den vorstehenden Messungen ist die Ladungsfähigkeit des Schiffs unter Deck berechnet zu. Für die des Verdeckes gehen		
macht..... Für den Aufbau zur Aufnahme von Passagieren und Waaren gehen hinzu .... Da das Schiff ganz (theilweise) aus Föhrenholz erbaut ist, so erhält dasselbe Prozent weitere Zulage..............................		
Zusammen.....		

in Worten Centner oder Schiffslasten.

den ten 18

(Name der ausfertigenden Behörde.)

(Unterschriften.)

Bemerkung. Wenn ein Umbau oder eine veränderte Einrichtung des Schiffes vorgenommen worden ist, wodurch die Ladungsfähigkeit sich verändert haben dürfte, so ist der Eigner oder Führer des Schiffes verpflichtet, sofort davon Anzeige zu machen und eine Nachmessung zu veranlassen.

Formular № 2.

Interimistischer Meßbrief

über die Messung de

unter Flagge

gemessen zu Centnern oder Schiffslasten.

Die Unterzeichneten bescheinigen hierdurch die von den dazu angestellten Beamten vorgenommene ordnungsmäßige Vermessung und Berechnung

de

gebaut von

geführt vom Schiffer:

Das nach Vorschrift der Vermessungs-Anweisung aufgenommene Maaß ist folgendes:

Die Länge des Schiffes zwischen den Steven Fuß

„ Breite des Schiffes .... „

„ Tiefe des Schiffes................... „

	Centner.	Schiffslasten.
Danach ist die Ladungsfähigkeit nach Klasse interimistisch angesetzt zu		
Für eine des Verdeckes in der Hauptrichtung desselben: lang Fuß, breit Fuß, tief Fuß, gehen		
macht.....		
Für einen Aufbau auf dem Verdecke: lang Fuß, breit Fuß, hoch Fuß, gehen hinzu		
Da das Schiff aus Föhrenholz erbaut ist, so erhält dasselbe Prozent weitere Zulage		
Zusammen.....		

in Worten Centner oder Schiffslasten.

Dieser Interimsschein ist nur so lange gültig, bis die vollständige Vermessung des Schiffes vorgenommen werden kann.

den ten 18

(Name der ausfertigenden Behörde.)

(Unterschriften.)

Formular № 3.

Meßbrief

über die vollständige Messung des Dampfschiffes
unter Flagge
gemessen zu Centnern oder Schiffslasten.

Die Unterzeichneten bescheinigen hierdurch die von den dazu angestellten Beamten vorgenommene ordnungsmäßige Vermessung und Berechnung

des Dampfschiffes

gebaut von

geführt vom Schiffer:

Das nach Vorschrift der Vermessungs-Anweisung aufgenommene Maaß ist folgendes:

Die Länge des Schiffes zwischen den Steven Fuß
» Breite des Schiffes .... »
» Tiefe des Schiffes .... »
Maschinenraum:

lang { .... } Fuß, breit { .... } Fuß, tief { .... } Fuß.

	Centner.	Schiffslasten.
Danach ist die Ladungsfähigkeit des Schiffes berechnet zu		
Für eine des Verdeckes in der Hauptrichtung desselben: lang Fuß, breit Fuß, tief Fuß, gehen		
macht.....		
Für einen Aufbau auf dem Verdecke: lang Fuß, breit Fuß, tief Fuß, gehen hinzu..		
Da das Schiff aus Föhrenholz erbaut ist, so erhält dasselbe eine weitere Zulage von Prozent		
Zusammen.....		

in Worten Centner oder Schiffslasten.

den ten 18

(Name der ausfertigenden Behörde.)

(Unterschriften.)

Bemerkung. Wenn ein Umbau oder eine veränderte Einrichtung des Schiffes vorgenommen worden ist, wodurch die Ladungsfähigkeit sich verändert haben dürfte, so ist der Eigner oder Führer des Schiffes verpflichtet, sofort davon Anzeige zu machen und eine Nachmessung zu veranlassen.

B. Anweisung zur Vermessung von Fischerfahrzeugen.

§. 1.

Fahrzeuge, welche ausschließlich zur Fischerei auf offener See oder auf den Buchten derselben (Haffen, Bodden ꝛc.) bestimmt sind und in der Mitte einen durchlöcherten Fischbehälter haben, wie: Zesener, Tucker, Quatzener, Fischerpolten u. dergl., werden Behufs Feststellung ihrer Tragfähigkeit nach folgenden Vorschriften vermessen.

§. 2.

Die Länge wird gemessen auf dem Verdecke in gerader Richtung zwischen den beiden Steven, oder falls kein Verdeck vorhanden, in der Höhe des Schandecks oder Dollbordes, und zwar:

von der Stelle, wo die innere Fläche der Ohrhölzer oder der dieselben vertretenden Inhölzer (Bughölzer) mit der Seitenfläche des Vorderstevens und dem oberen Rande des Verdeckes, beziehungsweise mit dem Schandecke oder Dollborde zusammenstößt,

bis zu der Stelle, wo die obere Seite des Verdeckes an die vordere Seite des Hinterstevens sich anschließt. Wenn kein Verdeck vorhanden ist, so ist der hintere Endpunkt der Längenmessung, je nach der Bauart des Fahrzeugs, in der Höhe des Schandecks oder Dollbordes, auf der inneren Fläche der Binnenbords-Bekleidung, der Inhölzer oder des Spiegels zur Seite des Hinterstevens zu nehmen.

Von der hiernach gefundenen Länge wird die Länge des durchlöcherten Fischbehälters zwischen den ihn begrenzenden Querschotten in Abzug gebracht und nur der übrig bleibende Theil der vermessenen Länge des Fahrzeuges zur Berechnung gezogen.

§. 3.

Die Breite im Raume wird gemessen auf der Hälfte der nach §. 2 gefundenen Länge und rechtwinklig zu derselben:

a) wenn ein Verdeck vorhanden ist, zwischen der Binnenbords-Bekleidung unter dem Verdeck in der Höhe, wo die Breite am größten ist;
b) wenn an dieser Stelle eine Vertiefung des Verdeckes sich vorfindet oder wenn kein Verdeck vorhanden ist, dicht unter dem Schandecke oder Dollborde;
c) wenn keine Binnenbords-Bekleidung an den Seiten vorhanden ist, bis zur Innenseite der Schiffshölzer;
d) wenn wegen des Fischbehälters an den vorstehend bezeichneten Stellen nicht gemessen werden kann, auf dem Verdecke zwischen den Schandecken.

Trifft die hiernach zu vermessende Breite auf vorspringende Plankengänge, Kniehölzer oder andere Gegenstände, so wird dasjenige Maß genommen, welches sich ergeben würde, wenn solche Vorsprünge vor der übrigen Binnenbords-Bekleidung nicht vorhanden wären.

§. 4.

Die Tiefe wird an derselben Stelle, wo Breite und Länge sich kreuzen (§. 3), mitten im Schiffe von der Oberseite des Verdeckes

bis zur Außenbords-Bekleidung im Boden gemessen. Wenn an dieser Stelle eine Vertiefung des Verdecks sich vorfindet, oder wenn kein Verdeck vorhanden ist, so wird über die Oberseite des Schandeckes oder Vollbordes von Bord zu Bord eine Richtschnur gezogen und von dieser herab die Tiefe gemessen. Ist an der für die Vermessung bestimmten Stelle der Boden durch Aufklotzungen erhöht, so wird für die letzteren kein Abzug gemacht, vielmehr ohne Rücksicht auf dieselben bis zur oberen Fläche der von einer Schiffsseite bis zur anderen durchgehenden Bodenhölzer gemessen. Wenn die obere Fläche der Bodenhölzer nicht zu ermitteln ist, oder wenn die Bodenhölzer selbst, abgesehen von etwaigen Aufklotzungen, im Verhältnisse zur Größe des Fahrzeuges ungewöhnlich hoch liegen, ohne daß dies mit allen Bodenhölzern vor und hinter der Mitte des Schiffes der Fall wäre, so ist die Tiefe bis zur oberen Kante der Kielsponung zu messen. Von der so ermittelten Tiefe ist für jeden Fuß der nach §. 3 gefundenen Breite im Raume ein zweiunddreißigstel ($\frac{1}{32}$) Fuß für die Höhe der Bodenhölzer in Abzug zu bringen. Um zur Kielsponung zu gelangen, wird die neben dem Kielschweine befindliche Füllungsplanke aufgehoben, oder, sofern sie befestigt ist, durchbohrt und durch das Bohrloch ein Draht gesteckt.

§. 5.

Die nach vorstehenden Bestimmungen zu nehmenden Längen- und Breitenmaße (§§. 2 und 3) sind bis auf Zehntelfuße abzurunden in der Weise, daß, wenn ein Maß ein halbes Zehntel und darüber ergiebt, dieses für ein ganzes Zehntel gerechnet wird; ergiebt dagegen das Maß weniger als ein halbes Zehntel, so bleibt dieser Bruch außer Ansatz. Die Tiefenmaße (§. 4) werden nach gleichen Grundsätzen bis auf halbe Zehntel ($\frac{5}{100}$ oder 0,05 Fuß) abgerundet.

§. 6.

Zur Berechnung der Ladungsfähigkeit multiplizirt man die Länge, Breite und Tiefe mit einander und dividirt das Produkt:

a) für kuffartige Schiffe durch 160;

b) für Schiffe jeder anderen Bauart durch 240.

Der Quotient ergiebt die im Meßbriefe zu verzeichnende Zahl der Schiffslasten.

Absätze im Verdecke oder Aufbauten auf dem Verdecke werden hierbei nicht berücksichtigt.

Berlin, den 25. Februar 1862.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.	Der Finanz-Minister.
von der Heydt.	von Patow.

Förmlichkeiten, die Erhebung des Tonnengeldes und die Manifeste betreffend, in Portoriko.

(Monit. univ. Nr. 109.)

Die Königin,

Im Hinblick auf die zahlreichen von dem General-Intendanten der Armee und der Finanzen zu Portoriko und später zu St. Domingo erstatteten Berichte und Vorstellungen, die sämmtlich den Zweck verfolgen, in dieser Provinz die Annahme des Zoll-Reglements von Portoriko nebst den dazu ergangenen abändernden Bestimmungen vorzuschlagen;

In Erwägung der nicht günstigen Auslegung des Gebrauchs, welchen der redliche Handel von der den Kapitainen eingeräumten Befugniß, binnen 12 Stunden nach dem Ankerwerfen ihre Manifeste zu ergänzen, machen kann;

In Betracht der zum Nachtheil des Schatzes entstehenden Differenz, wenn das Tonnengeld in Gemäßheit der in dem Lande stattgehabten Vermessung der Schiffe erhoben wird, statt nach dem in dem Beilbriefe angegebenen Tonnengehalte zur Erhebung zu gelangen, und in dem dem offiziellen Schreiben des Königlichen Finanz-Kommissars zu St. Domingo, d. d. den 9. Januar 1862 einverleibten Etat nachgewiesen zu sein;

In Beachtung endlich der dem Handel im Allgemeinen schuldigen Rücksichten, und der Nothwendigkeit, genügende Zeit vorher alle, selbst nur theilweisen, Abänderungen bekannt zu machen, die sich auf die Zoll-Reglements beziehen,

hat beschlossen, was folgt:

Art. 1.

Art. 6 des Zoll-Reglements von Portoriko lautet künftig, wie folgt:

Die Kapitaine können ihre Manifeste ergänzen, indem sie Alles, was sie aus irgend einem Grunde darin aufzunehmen vergessen haben, hinzufügen, unter der Bedingung, daß das Schriftstück, auf welchem sich dieser Zusatz oder Berichtigung befindet, von ihnen im Augenblicke der Visite, auf welche sich Art. 20 bezieht, dem Chef der Zollwache ausgehändigt werde.

Art. 2.

Art. 118 der nämlichen Instruktion ist in nachstehender Art abgeändert:

Einheimische wie fremde Schiffe, die, um Handel zu treiben, in die Häfen der Insel mit Ladungen irgend welcher Art einlaufen, zahlen außer den Hafenabgaben das in dem Tarife festgesetzte Tonnengeld und zwar das Letztere nach dem in dem Beilbriefe angegebenen Tonnengehalte.

Art. 3.

Die beiden vorstehenden Abänderungen treten nach Ablauf von 4 Monaten, vom Tage der Veröffentlichung der gegenwärtigen Königlichen Verordnung in der Zeitung von Portoriko an gerechnet in Kraft.

Madrid, den 21. März 1862.

Tarifirung der sogenannten Mexikanischen Fiber im Zollverein.

(St.-A. Nr. 102.)

Ew. 2c. erwiedere ich auf den Bericht vom 26. v. M., daß es gerechtfertigt erscheint, die gewöhnlich unter der Deklaration »Mexikanische Fiber« eingehende, aus den Fasern der Agave-Americana bereitete Waare gleich dem Manilla- (Aloe-) Hanf nach Pos. II. 8

des Zolltarifs zum Satze von 5 Sgr. für den Centner zur Verzollung zu ziehen.

Berlin, den 28. März 1862.

Der General-Direktor der Steuern.

An
den Königlichen Provinzial-Steuer-Direktor Herrn N. zu N.

Statistik.

Handel und Schifffahrt Amsterdams im Jahre 1861 [1]).

Das abgelaufene Jahr war für den Waarenhandel befriedigend. Der Friede in Europa ist nicht gestört worden, das Geld zirkulirte leicht und im Bedarfshandel wurden gute Resultate erzielt, weil viele der großen Stapelartikel fortwährend eine steigende Richtung verfolgten.

Dieser günstige Zustand ist gegen den Jahresschluß hin ernstlich getrübt worden durch den entstandenen Konflikt zwischen England und Nordamerika, dessen Entscheidung überall mit banger Erwartung entgegengesehen wurde. Die vorläufige Wirkung dieses drohenden Ungewitters hat sich dadurch ausgesprochen, daß in dem ohnehin gewöhnlich schon stillen Monat Dezember der vollkommenste Stillstand aller Geschäfte eintrat und das Geld theurer wurde, indem die hiesige Bank den Diskonto von 3 auf 4 pCt. erhöhte. Neuerlich kam mehr Beruhigung in die Gemüther, denn wenn auch die Nachrichten widerstreitend lauteten, so wurde die Furcht vor Krieg doch geringer.

Die Spekulation blieb den Geschäften mehr oder weniger fremd, bis der Ausbruch der Feindseligkeiten zwischen dem nördlichen und südlichen Theile der Amerikanischen Freistaaten auch die damit in Verband stehenden Artikel bedeutend berührte und einzelne derselben nach mannigfachen Preisfluktuationen auf einen ungekannt hohen Werth trieb. Dem ansehnlichen Versendungsgeschäft und dem ungekünstelten Lauf der Preise während dieses Jahres darf man seine Anerkennung nicht versagen und kann man im Allgemeinen mit Zufriedenheit auf die nun geschlossene Handelsperiode zurückblicken.

Kaffee

aus Java nimmt unbedingt unter den Artikeln, welche dies Jahr erfreuliche Resultate ergaben, einen hervorragenden Platz ein. Ueber Zufuhren, Ablieferungen, Lauf der Preise und Vorräthe geben die unten stehenden Tabellen nähere Auskunft. Was den Gang des Geschäfts betrifft, so ist vor Allem der Umstand hervorzuheben, daß der Bedarf einzig und allein den Stand der Preise geregelt und fixirt hat. Diesem naturgemäßen Zustande verdankte der Markt seine nur sehr wenig unterbrochene günstige Haltung und Lage. Die Auktionen der Niederländischen Handelsmaatschappy bildeten die zwei Hauptperioden des Geschäfts und liefen beide sehr coulant ab. Die gegen Ende des Jahres eintretende Stille konnte der Festigkeit des Marktes keinen wesentlichen Abbruch thun. Die Privatzufuhren von Padang, Java und Surinam konnten fast immer zu entsprechenden Preisen rasch Nehmer finden. Die Zufuhr von Brasil war sehr unbedeutend. Von Ceylon verkaufte die Niederländische Handelsmaatschappy 2197 Fässer und 3740 Ballen in Auktion zu $36\frac{1}{2}$ bis $48\frac{1}{2}$ Ct.

Uebersicht der durch die Handelsmaatschappy während der letzten sechs Jahre bei den Frühjahrs- und Herbst-Auktionen von Javakaffee für gut ordinaire Sorte bedungenen Preise:

	Frühjahr	Herbst
1861	$37\frac{1}{2}$ à 38 Ct. pr. $\frac{1}{2}$ Kilogr.	$42\frac{1}{2}$ à 43 Ct. pr. $\frac{1}{2}$ Kilogr.
1860	$38\frac{1}{2}$ „ 39 „ „	39 „ „
1859	37 „ „	$37\frac{1}{2}$ „ „
1858	$27\frac{1}{2}$ „ „	32 „ „
1857	36 „ „	$40\frac{1}{2}$ „ 4 „ „
1856	32 „ $32\frac{1}{2}$ „ „	$32\frac{1}{2}$ „ $33\frac{1}{2}$ „ „

Die Zufuhren von Kaffee betrugen bis 24. Dezember:

	1860 Ballen	1860 Fässer	1861 Ballen	1861 Fässer
bei der Niederl. Handelsmaatschappy:				
Holländisch Ostindien	869,061	—	898,627	—
Englisch Ostindien	2,133	1305	3,829	2197
bei Privaten:				
Ostindien	100,856	249	130,554	—
Westindien	1,826	136	55,488	317
Total.....	973,876	1690	1,088,498	2514

gegen in 1859 ..... 1,005,789 Ballen 2883 Fässer,
„ „ 1858 ..... 1,149,632 „ 2788 „

Vorräthe am 24. Dezember:

	1860	1861
Niederländische Handelsmaatschappy:		
Holländisch Ostindien	213,319 Ball.	257,631 Ball.
Englisch Ostindien	— „	— „
Westindien	— „	— „
auf Zettel	199,384 „	71,370 „
Privat:		
Ostindien, erste Hand	5,100 „	20,000 „
Westindien „ „	— „	4,600 „
Total.....	417,803 Ball.	353,601 Ball.

gegen in 1859 ..... 511,901 Ballen 1000 Fässer,
„ „ 1858 ..... 493,904 „ — „

Preise am 24. Dezember:

	1858 Ct.	1859 Ct.	1860 Ct.	1861 Ct.
gut ord. Java....	$31\frac{1}{2}$ à $32\frac{1}{2}$	38 à $38\frac{1}{2}$	$38\frac{1}{2}$ à 39	44 à $44\frac{1}{2}$
„ „ Brasil...	27 à 28	32 à $33\frac{1}{2}$	34 à 35	33 à 34

Zucker.

Roher. Trotz der großen Umsätze in diesem Jahre empfand der Markt fortwährend den nachtheiligen Einfluß der Nordamerikanischen Wirren. Die Ernten der meisten Kolonien waren reich und da Nordamerika dort nur ein schwacher Käufer blieb und sogar selbst nach Europa exportirte, übertrafen die Zufuhren nach diesem Welttheil bei weitem dessen Bedarf. Die Preise gingen daher mit kleinen Fluktuationen unter dem Druck großer Vorräthe stets rückwärts, so daß das Jahr 5—7 Fl. niedriger schließt, als es eröffnete, und wer jetzt verkaufen will, müßte sich einer Konzession von 1 à $1\frac{1}{2}$ Fl. auf Ablauf der November-Auktion der Handelsmaatschappy getrösten.

Die Einfuhr betrug im ganzen Lande:

in 1861 ..... 117 Mill. Kilogr.,
„ 1860 ..... 101 „
„ 1859 ..... $97\frac{3}{10}$ „

und bei Jahresschluß betrug der Vorrath in erster Hand:

in 1861 ..... $15\frac{1}{10}$ Mill. Kilogr.,
gegen 1860 ..... $7\frac{5}{10}$ „
„ 1859 ..... $7\frac{1}{10}$ „

Der Gesammtvorrath in erster und zweiter Hand:

am 15. Dezember 1861 ..... 34,172,746 Kilogr.,
„ 15. „ 1860 ..... 16,736,451 „
„ 15. „ 1859 ..... 24,720,877 „

---

[1]) Nach dem Jahresberichte des dortigen Preuß. Konsulats. Vergl. wegen des Vorjahrs H. A. 1861 I. S. 217.

Von raffinirten Zuckern betrug der Export des ganzen Landes

in 1861	64½	Mill. Kilogr.,
gegen 1860	58½	"
" 1859	56½	"

Das günstige Verhältniß zwischen den Preisen der Rohzucker und denen der raffinirten, eine Folge des großen Vorraths der ersteren, sowie die anhaltende Kauflust, die sich bis auf sehr entfernte Lieferungstermine erstreckte, verhüteten nachtheilige Fluktuationen und setzten die Raffinerien in den Stand, die Preise, mit kleiner Abweichung von 1½ à 2 Fl., fast durchgängig festzuhalten. Die Preise schließen für Melis, raff., 41 à 44 Fl.; Crushed, superfein, 39 à 39½ Fl.; Nr. 1 37 à 37½ Fl.; Nr. 2 36 à 36½ Fl.; Nr. 3 35 à 35½ Fl.; Lumpen 35 à 36 Fl.; Candis, weiß, 60 à 70 Fl.; blank 50 à 58 Fl.; gelb 40 à 48 Fl.; hellbraun 38 à 39 Fl.; mittelbraun 36 à 37 Fl.; braun 34 à 35 Fl.

Reis.

Für diesen Artikel war im Allgemeinen dies Jahr ein befriedigendes. Der Abzug blieb gut und die Umsätze sehr bedeutend, da die hiesigen Preise, obgleich sehr fest, doch fast durchgängig gegen andere Märkte billig waren. Es wurden hier und in Rotterdam eingeführt:

in 1861	719,000	Ballen	2503	Fässer,
" 1860	361,000	"	1598	"
" 1859	350,000	"	1360	"
" 1858	516,000	"	2500	"

Die Vorräthe von rohem Reis betragen in erster Hand:

Ende 1861	72,837	Ballen,
gegen 1860	37,843	"
" 1859	123,500	"
" 1858	193,000	"

Die Notirungen sind am Schluß des Jahres: für geschälten Arracan 9½ à 10½ Fl. pro 50 Kilogr.; Java 10 à 12½ Fl.; Tafelreis 13½ à 15 Fl.

Gewürze.

Die Vorräthe auf Zettel sind:

	1861	1860	1859
Muskatnüsse	4763 Fässer,	4064 Fässer,	3726 Fässer,
Macis	1488 "	1400 "	1327 "
Nelken	3565 "	3397 "	3494 "

Die neuen Vorräthe der Handelsmaatschappy:

	1861	1860	1859
Muskatnüsse	1066 Fässer,	862 Fässer,	559 Fässer,
Macis	524 "	161 "	212 "
Nelken	— "	— "	330 "

Preise Ende 1861 von Muskatnüssen Nr. 1 73 à 74 Ct. pro ½ Kilogr., Nr. 2 61 à 68 Ct., Nr. 3 42 à 45 Ct., Nr. 4 33 à 34 Ct.; Macis D. 58 à 70 Ct., Amboinanelken 21 à 25 Ct.; Pfeffer, brauner, 24½ à 25½ Ct., weißer 35 à 38 Ct.

Von Chinesischem Zimmt wurde der alte Vorrath und die neuen Zufuhren, zusammen 4000 Kisten betragend, aufgeräumt; die Preise wichen von 58 auf 50½ Ct., erholten sich jedoch später auf 55 Ct.

Cassia vera wurde lebhaft verhandelt; die Zufuhr, aus 5388 Fardehlen sehr schöner, kräftiger Waare bestehend, wurde nebst 200 Fardehlen altem Vorrathe zu 25 bis 35 Ct. aufgeräumt.

Tabak.

Das Geschäft in diesem Artikel hat während des ganzen Jahres große Thätigkeit entwickelt und der Umsatz in den Hauptsorten des hiesigen Marktes übersteigt den von 1860 um ein Bedeutendes. Der regelmäßige und wie mit Recht behauptet werden kann, zunehmende Konsumo hat die Preise aller Sorten allmälig auf einen höheren Standpunkt gebracht und der Zwist zwischen dem nördlichen und südlichen Theile der Nordamerikanischen Republik konnte die betreffenden und andere damit in Konkurrenz tretende Sorten nicht unberührt lassen. Was zunächst Maryland betrifft, so zeigte sich namentlich im Mai und den folgenden Monaten eine entschieden bessere Stimmung, zum Theil auch durch Spekulation hervorgerufen. Ordinaire Qualitäten, welche im Januar zu 15 und 22 Ct. pro ½ Kilogr. notirt wurden, bedangen im Mai 18 bis 25 Ct., bessere Waare entsprechend höhere Kourse. Die an den Markt gebrachten Partien fanden stets prompte Nehmer und Käufer entschlossen sich mehr und mehr höher anzulegen, namentlich für die blattigen Qualitäten. Gegen Ende des Jahres wurde der Markt stiller, doch blieb die Stimmung fest und der Preisstand wie folgt: hellbraun bis hellfarbig 33—50 Ct., ordinair bis mittelbraun 20—30 Ct., Scrubs 22—40 Ct. Virginy und Kentucky blieben in steigender Richtung und fanden meistens raschen Abzug, obgleich die Qualität des Gewächses nicht völlig befriedigen konnte. Ersterer wird jetzt 22—37 Ct., letzterer 23—40 Ct. notirt. Von Java wurden circa 4000 Packen weniger importirt und die Qualität ließ, namentlich für Deckblatt, viel zu wünschen übrig. Unbeschadet dessen ward fast allen zur Subskription und Auction angebotenen Partien ein rascher Absatz zu allmälig steigenden Preisen zu Theil. Blattige und farbige Waare fand zuweilen für England Nehmer. Schneidegut konkurrirte mit Erfolg gegen Portorico und ähnliche Gattungen und im Allgemeinen dürfte der Verbrauch von Javatabak in diesem Jahre wieder neues Terrain erobert haben. Die gegenwärtigen Notirungen sind: Deckblatt nach Qualität 60—180 Ct. pro ½ Kilogr.; Umblatt und Deck 45—60 Ct.; Einlage und Umblatt 32½ à 45 Ct.; Schneidegut 28—42½ Ct.; von Portoricoblättern trafen zwei Ladungen ein, die noch theilweise unverkauft sind und wofür nach Qualität 33—55 Ct. gefordert wird.

	Maryld. Fäss.	Virgin. Fäss.	Kentucky Fäss.	Java Pack	Portorico Pack	Süd-Amerika Colli
Vorrath Ende 1860	4,303	9	647	18,233	686	249
Zufuhr in 1861 ...	12,588	677	512	38,486	2126	257
zusammen	16,891	686	1159	56,719	2812	506
Verkäufe in 1861 ..	13,763	470	1159	47,647	2092	500
Vorrath Ende 1861	3,128	216	—	9,072	720	—

Inländischer Tabak theilte die allgemeine Preisverbesserung anderer Sorten und in diesem Verhältnisse wurde der größte Theil des letzten Gewächses bei den Pflanzern aufgeräumt.

Thee.

Der durchschnittlich nur kleine Vorrath von Chinesischem war die Ursache des im Allgemeinen nicht ansehnlichen Handels. Die neuen Zufuhren wurden in Auktion, meistentheils für direkten Bedarf, rasch genommen. Preise von ordinairen schwarzen Qualitäten blieben in etwas weichender Richtung, bessere Sorten dagegen bezahlte man zu höheren Coursen. Die 26,100 Viertelkisten grüner und schwarzer Java, von der Niederländischen Handelsmaatschappy in Rotterdam versteigert, fanden größtentheils, die grünen Sorten vornämlich, für das Ausland Käufer und wurden mit hohen Preisen bezahlt.

Zufuhr

	1859 Viertelkist.	1860 Viertelkist.	1861 Viertelkist.
in Amsterdam	12,000	9,100	23,700
" Rotterdam	20,000	35,300	34,200
zusammen	32,000	44,400	57,900

Vorrath

	1859	1860	1861
in Amsterdam	2,700	4300	7,500
" Rotterdam	8,700	1800	4,000
zusammen	11,400	6100	11,500

hierunter war Javathee in 1861 30,600 Viertelkisten; die Niederländische Handelsmaatschappy verkaufte in Auktion in 1861 26,100 Viertelkisten Java.

Preise von ordinairem Chinesischen Congo und Java Congo pro ½ Kilogr.:

	1858	1859	1860	1861
	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.
Chinesischer Congo...	75 à 80	105 à 110	95 à 100	80 à 85
Java Congo........	70 à 75	100 à 105	95 à 100	80 à 85

Metalle.

Bancazinn.

Der Export betrug

in 1861	 160,431	Blöcke,
„ 1860	 144,360	„
„ 1859	 136,082	„

Der Import betrug

in 1861	 143,748	Blöcke,
„ 1860	 160,234	„
„ 1859	 156,696	„

und der Vorrath stellte sich ult. Dezember:

	1861	1860	1859
	Blöcke	Blöcke	Blöcke
in zweiter Hand..........................	55,971	67,214	60,061
bei der Niederländischen Handelsmaatschappy	73,236	78,678	70,937
	129,207	145,992	130,998

Der Preis eröffnete mit 78 Fl., ging successive auf 73½ Fl. im März zurück und verfolgte diese Richtung mit kleinen Fluktuationen bis in August, wo er den niedrigsten Standpunkt, 66½ Fl., erreichte, d. h. 2½ Fl. unter dem Ablauf der Maatschappy-Auktion am 26. Juni von 149,188 Blöcken, hob sich wieder durch Amerikanische Orders bis auf 74 Fl. im November, worauf die Furcht vor einem Seekrieg den Preis wieder auf 71½ Fl. drückte, wozu zuletzt Verkäufer da sind.

Kupfer.

Während Russisches nicht angebracht wurde, nahmen die Zufuhren von Amerikanischem (Baltimore) zu; im Februar bedangen 23,000 Kilogr. 52½ Fl., später ein gleiches Quantum 53 Fl.; nach jener Zeit hat man 56 Fl. und kürzlich noch 58 Fl. bezahlt, wozu käuflich bleibt 24,000 Kilogr. Lake superior holten im September 56 Fl. In Drontheimer wenig Geschäft zu 59—60 Fl. Rothes, von eingeschmolzener Ostindischer Münze, fand bei Einschreibung stets rasch Nehmer; im Ganzen sind 1,400,000 Kilogr. zu 45 Fl. 60 Ct. bis 58¾ Fl. begeben.

In

Blei

beschränkte sich der Handel, einige Exportgeschäfte abgerechnet, auf den inländischen Bedarf. Die Zufuhren bestanden meist aus Stolberger und Eschweiler. Anfänglich mit 11½ Fl. bezahlt, ging der Preis bis Oktober stets zurück und wurde bei Partie zu 10¾ Fl. begeben; seitdem stieg der Preis wieder allmälig, man bewilligte 11½ bis 11¾ Fl. und selbst 12 Fl.

Farbwaaren.

Das verflossene Jahr war in vieler Hinsicht ein sehr merkwürdiges und interessantes. Auf der einen Seite sehr ansehnlicher Handel in Indigo, auf eine kleine Ernte in Bengalen gegründet; auf der anderen Seite die durch die Amerikanischen Konflikte erzeugte, fast noch nie gekannte rapide Preiserhöhung vieler damit in Verband stehender Artikel, während andere wieder sehr nachtheilig berührt wurden. Im Allgemeinen dürfen jedoch die Resultate dieser Branche sehr befriedigende genannt werden.

Der Handel in Java Indigo war, mit sehr wenig Ausnahmen, stets sehr lebhaft und gewann bereits im Januar, namentlich in Folge starker nordischer Orders, große Ausdehnung. Alles aus den Herbstversteigerungen von 1860 noch Disponible räumte zu 15—20 Ct. Erhöhung rasch auf. Bei stets fortdauernder Frage wurde bald 25 à 30 Ct. Gewinn bewilligt und in diesem Verhältnisse fand im Februar und März ein geregelter, sehr lebhafter Handel statt; allen Partien ward ein prompter Verkauf zu Theil und die Stimmung so günstig, daß im April kurz vor den Auktionen der Niederländischen Handelsmaatschappy noch starke Abschlüsse von Privatwaare zu Stande kamen. Diese Versteigerungen, welche 25—40 Ct. über Herbstkourse von 1860 liefen, bewiesen aufs Neue das allgemeine Vertrauen und den bestehenden Bedarf; die aus Bengalen eingehenden Klagen über die Ernte, wenn auch nicht immer geglaubt, trugen doch das Ihrige zu diesem Zustande bei. Die Preise setzten die steigende Richtung den Sommer über immer fort, und als man im August vernahm, daß die Klagen aus Bengalen Grund hätten, trat eine neue Periode im Handel ein; der Umsatz nahm zu und man bewilligte allmälig bis 40—50 Ct. Erhöhung auf Maikourse, wozu fast aller Vorrath räumte. Bei den Herbstauktionen wurden denn auch 100 Ct. über Maipreise angelegt und kurz nachher noch einige Posten zu 20—25 Ct. mehr abgenommen; das Ergebniß der Ernte in Bengalen, welches auf das seit 20 Jahren nicht gekannte kleine Quantum von 62,000 Maunds geschätzt wurde und der anhaltende Bedarf rechtfertigten eine neue Erhöhung vollkommen. Der durch starke Aufträge aus Nordamerika erhöhte Markt in England hatte auch hier bedeutenden Einfluß auf die Preise und veranlaßte, daß der Vorrath in zweiter Hand von Privatzufuhren in letzter Zeit vom Markte zurückgezogen wurde.

Der Gesammtvorrath von Indigo betrug hier Anfangs 1861 1880 Kisten, die Zufuhren 5460 Kisten; die Niederländische Handelsmaatschappy ließ 3704 Kisten versteigern, welche 290 bis 750 Ct. pro ½ Kilogr. einbrachten; der übrige Gesammtvorrath, reduzirt in ½ Kisten, bestand aus 1625 Kisten, wovon 495 bei der Niederländischen Handelsmaatschappy. Der Preis Ende Dezember wird auf 510 bis 780 Ct. gehalten. Cochenille, durchschnittlich nur wenig verhandelt, beschränkte sich auf die in den Niederländischen Handelsmaatschappy-Auktionen angebotenen kleinen Partien. Java Preise blieben fast während des ganzen Jahres in langsam weichender Richtung und wurde hierdurch in letzter Zeit die Aufmerksamkeit dem Artikel mehr zugewandt. Im Oktober wurden zu Rotterdam 225 Seronen Mexikanische in Auktion zu niedrigen Preisen abgelassen. Die Niederländische Handelsmaatschappy versteigerte 408 Kisten zu 150 à 210 Ct.; der Gesammtvorrath blieb 180 Kisten, die zu 140 à 220 Ct. käuflich sind. Dem Handel in Krapp haben die Amerikanischen Verwickelungen sehr bedeutenden Abbruch gethan und der Umfang des Geschäfts blieb weit hinter dem früheren Jahre zurück. Die ersten Zufuhren fanden schon wenig geneigte Abnehmer, so daß Unberaubte in April nur 26 Fl. gelten konnte. Von dem 1861er Gewächs gingen darauf sehr ungünstige Berichte ein, daß nämlich nur 7000 Fässer geerntet wären, also ca. 3000 Fässer weniger wie gewöhnlich, und dennoch blieb der Markt in flauer Stimmung, so daß die angebrachten dreijährigen Wurzeln im August nur 18 Fl., das ist 5 Fl. weniger wie in 1860, holen konnten. Wegen des niedrigen Preisstandes fingen die Produzenten an, die Wurzeln stampfen zu lassen, was ihnen mehr Vortheil versprach; die deshalb aufhörenden regelmäßigen Zufuhren von Wurzeln brachten deren Preise zum Steigen, so daß eine Partie von 60,000 Kilogr. dreijähriger Waare in Auktion 20½ bis 20¾ Fl. holte; einzelne Partien wurden später zu 21 bis 21½ Fl. bezahlt, und am Schluß des Jahres hielt man das übrige kleine Quantum auf 22 Fl. Die Qualität der neuen Waare ist zwar sehr ungleich, im Allgemeinen jedoch kräftiger und von hellerem Ansehen als jene von 1860.

Getreide.

Das Geschäft des verflossenen Jahres kann im Allgemeinen, und namentlich was den Hauptartikel Roggen betrifft, jedenfalls ein sehr befriedigendes genannt werden. Ansehnliche Zufuhren, die den hiesigen Markt erreichten, fanden beinahe während des ganzen Jahres einen so flotten und geregelten Abzug an Konsumenten, und nach den Provinzen, wie man es lange nicht gewohnt war. Bei mäßigen Beständen gingen im Beginn des Jahres kleine Partien 125pfdgen Preußischen Roggens zu 235 und 238 Fl., 121- und 122pfdger Galatzer zu 220 und 223 Fl., 118pfdger Narvaer zu 205 Fl., 117pfdger neuer Petersburger zu 197 Fl., jähriger Petersburger zu 194 Fl., 118pfdger Archangeler zu 199 und 200 Fl., 123pfdger Schwedischer zu 215 Fl., ab. Nach Eröffnung der Schifffahrt gewann der Markt an Lebhaftigkeit und der Bedarf sah sich genöthigt, etwas höhere Course anzulegen. Der Preisstand regelte sich nachher nach den mehr oder weniger starken Nachfragen von Konsumenten und fluktuirte nicht bedeutend. Die nach dem verhältnißmäßig kühlen Frühlingswetter folgenden warmen Sommertage und günstigen Berichte über den Stand der Feldfrüchte veranlaßten einen ziemlich starken Rückgang der Preise, doch nur für kurze Dauer, da nicht nur die wieder auftretende Kartoffelkrankheit, sondern auch spätere Berichte über den Stand der Roggenfelder die Hoffnungen auf eine ergiebige Ernte merklich zu schwächen anfingen. Der Bedarfshandel nahm dadurch eine steigende Tendenz ein und der vorherige Rückgang der Preise wurde bald wieder eingeholt. Als nun die Ergebnisse der Ernte zeigten, daß die Qualität des Gewächses zwar befriedigend, doch die Quantität nur eine verhältnißmäßig kleine und der Erdrusch durchaus kein ergiebiger war, entstand ein fortgesetzter lebhafter Handel zur Versorgung des Bedarfs, überhaupt ein herzhafteres Zugreifen der Käufer. Der Markt bewegte sich seitdem in langsam steigender Richtung fort und fast jeder größere Abschluß in effektiver Waare, der ausschließlich für Konsumenten geschah, zeigte eine kleine Preiserhöhung. Auch in der jüngsten Zeit, trotz der gewöhnlichen Winterstille, blieb der Markt fest, weil nur spärlich versorgt. Die geringen Vorräthe, womit das Jahr schließt, scheinen auch Anlaß zu fester Stimmung für Frühjahrsgeschäfte anzubieten. Ende Dezember war 117- und 118pfdger Petersburger und Archangeler 240 und 243 Fl., 120pfdger Preußischer 242 Fl. pro Lastwerth.

Zufuhr.

In 1861	21,824	Last,
„ 1860	27,799	„
„ 1859	16,854	„
„ 1858	16,930	„

Vorrath.

Ende 1861	6,360	Last,
„ 1860	16,200	„
„ 1859	20,200	„
„ 1858	19,500	„

Das Lieferungsgeschäft in Roggen hat während des Jahres festeren Fuß gefaßt und verspricht, da es sich bis jetzt von Extravaganzen so ziemlich fern gehalten hat, ein wesentlicher Bestandtheil des hiesigen Roggenmarktes zu werden. Gegen März zuletzt zu 239 und 240 Fl., Mai zu 238 Fl., Juni zu 237 Fl. geschlossen.

In Weizen war der Handel im verwichenen Jahre auch von geringerer Bedeutung wie ehedem, da seit Abschaffung der Mahlsteuer die Konkurrenz des ausländischen Mehls immer größer wird. Die zu Anfang des Jahres bezahlten Preise, als: für 128- und 130pfdgen guten bunten Polnischen 430 und 448 Fl., 135pfdgen alten Rostocker 450 Fl.; 121pfdgen neuen Friesischen 300 Fl., konnten sich nicht behaupten und der Markt hatte bis Juli fast durchgehends ein mattes Ansehen. Die sich dann vornehmlich in Frankreich Bahn brechende Ueberzeugung, daß die Weizenernte unter einem Durchschnitts-Ertrag bleiben werde, führte rasch steigende Preise und nicht unbedeutenden Umsatz herbei. Erst im späten Herbst stellte sich eine etwas mattere Stimmung ein, ohne daß sich die Inhaber eben zum Verkaufen drängten. Man bezahlte zuletzt 128pfdgen guten bunten Polnischen mit 380 Fl., neuen Ungarischen mit 365 Fl. pro 2400 Kilogr.

Zufuhr.

In 1861	14,157	Last,
„ 1860	8,573	„
„ 1859	6,484	„
„ 1858	6,943	„

Vorrath.

Ende 1861	3000	Last,
„ 1860	1100	„
„ 1859	2360	„
„ 1858	2000	„

In Gerste, Buchweizen und Hafer ging verhältnißmäßig nur wenig um; der Lauf der Preise regelte sich namentlich je nach dem Auftreten der Bedarfsversorgung; die zuletzt bezahlten Preise waren für 112pfdge neue Dänische Gerste 200 Fl. Feiner und dicker inländischer Hafer 8 Fl. pro 100 Kilogr., 122 und 123pfdger inländischer Buchweizen 245 und 250 Fl. pro Last. Vorräthig blieben hier und am Zaanstrom 1437 Last Gerste, 965 Last Buchweizen, 117 Last Hafer.

Saat und Samen.

Rappssaat wurde bis März bei wenig Preisfluktuationen durchschnittlich nur wenig verhandelt und die Stimmung blieb gedrückt, bis im April Klagen über durch Nachtfröste verursachten Schaden am diesjährigen Gewächse einliefen, wodurch die Kauflust stark angeregt wurde und die Preise stiegen; bei der guten Witterung im Mai folgte aber wieder eine flaue Periode, während welcher die Course den vorigen Stand wieder einnahmen. Auf 9 Faß schlagendes Saat im Apriltermin schwankte zwischen 73½ und 65½ Pfd. Strl. Flämisch und wurde dann zu 71 Pfd. Strl. Flämisch abgerechnet; Oktobertermin, mit starkem Handel zwischen 67 und 77 Pfd. Strl. wechselnd, rechnete man zu 78 Pfd. Strl. ab. Seitdem blieb der Handel lebhaft bei steigendem Preise. Der höchste für lieferbare Waare auf 9 Faß war 477 Fl., der niedrigste 393 Fl., der Schlußpreis 474 Fl. Das Lieferungsgeschäft betrug 6275 Last. Die Zufuhren lassen sich nicht genau ermitteln; die Vorräthe, einschließlich derer bei den Oelmüllern, betragen 1415 Last gegen 4340 Last Ende 1860.

Von Leinsaat galt im Januar bei flauer Stimmung 111pfdge Petersburger 320 Fl., und 100- und 101pfdge Rigaer 260 Fl. Starke Zufuhren in England und von da kommende matte Berichte drängten die Course gegen April um 10—15 Fl. herunter. Vom Mai bis September erschienen die Oelschläger mit eifriger Kauflust und bezahlten zuletzt für 109pfdge Archangeler 337½ Fl., für 106- und 107pfdge Petersburger 360 Fl., 114pfdge Berdianskyer 390 Fl., 114- und 115pfdge Odessaer 380 Fl., 109- und 110pfdger Bombayer 400 Fl. Die im Oktober etwas weichenden Course wurden im November rasch wieder eingeholt und bei stark geschmolzenem Vorrath und weniger Auswahl in schöner Waare mußten endlich ca. 20 Fl. mehr bewilligt werden. Bei dann eintretender Winterstille hat sich zuletzt der höchste Preis nicht völlig behaupten können. Die Zufuhren, die häufig direkt bei Fabrikanten ankamen, lassen sich nicht genau angeben; den verbliebenen Vorrath, so hier als bei den Oelmüllern, schätzt man beim Schluß des Jahres auf 1000 Last, gegen 2280 Last Ende 1860.

Brauner Senfsamen schwankte von März bis Ende Mai zwischen 23 und 21 Fl. pro Mudde; von der nicht sehr befriedigenden diesjährigen Ernte wurden die schönen Sorten für England genommen zu 21 Fl. — Nach Oktober trat Stille ein und drückte sich der Preis auf 19 Fl. für prima Sorte, 18 Fl. für zweite Sorte.

Von gelbem Samen wurden abweichende Sorten im Frühjahr stark ausgeboten und zu 8½ bis 11 Fl. abgegeben. Die neue Ernte war reichlich und in schöner Waare, doch die Frage blieb auf Beisorten be-

schränkt, die zuletzt nur 7½ bis 9 Fl. gelten konnten; schöne Waare hält man dagegen auf 14 Fl.

Von rothem Kleesamen wurde schöner jähriger Kölnischer für inländischen Bedarf im Februar zu 32 bis 34 Fl. gekauft; Jülicher zu 24 Fl. Starke Offerten aus America und Frankreich drückten den Preis schöner Waare auf 30 à 29 Fl. und später noch mehr herab. Neuer Samen wurde vom Oberrhein sehr reichlich angeboten und bedang zum Export nach dem Norden 30 bis 27½ Fl. — Da nur noch 150 Ballen übrig, hat sich letzterer Preis behauptet. Weißer Samen bedang im Frühjahr 42 Fl., für schönen neuen Kölnischen und Jülicher wurden 48 bis 51 Fl. bezahlt; den letzten Preis für schönen neuen notirt man zu 43 à 46 Fl., jährigen zu 41 à 42 Fl.

Baumwolle

spielte auch hier eine sehr bedeutende, großes Interesse gewährende Rolle, und der Markt folgte fast während des ganzen Jahres dem tongebenden Liverpooler. Der Umsatz war bedeutender als in früheren Jahren; das von der Niederländischen Handelsmaatschappy in Auktion gelegte Quantum um ca. 5500 Ballen größer als in 1860. — Die zuerst an den Markt erschienenen 78 Ballen Javaer haben fast allgemein befriedigt. Die Hauptfluktuationen von middling bis good middling New-Orleans waren 38 à 41, 48 à 51, 57 à 59, 65 à 70, 62 à 63 Cts. pro ½ Kilogr.; am Jahresschluß standen sie auf 59 à 61 Cts. Der höchste Preis für Ostindische war 42 à 47 Cts., der niedrigste 23 Cts. — Die Gesammtzufuhren betrugen in 1861 27,551 Ballen, gegen 22,000 Ballen in 1860, 28,421 Ballen in 1859.

Wolle.

Der weniger günstige Ton, womit das Jahr eröffnete, hat auch theilweise noch später angehalten, und einzelne bessere Perioden abgerechnet blieb der Markt in langsam weichender Tendenz. Am empfindlichsten wurden hierdurch feine Sorten berührt, während ordinaire Waare, namentlich in letzter Zeit, verhältnißmäßig hohe Preise einbrachte. Die Versteigerungen liefen durchschnittlich koulant ab. In 1861 betrugen die gesammten Zufuhren 14,764 Ballen; das durch die Niederländische Handelsmaatschappy in Auktion verkaufte Quantum 5083 Ballen; die Vorräthe Ende Dezember in erster Hand 9864 Ballen.

Hanf

wurde während des verflossenen Jahres mehr als in 1860 verhandelt. In mehreren Sorten hat erheblicher Preiswechsel stattgefunden; gegen den Spätherbst, als das Geschäft ansehnlichen Umfang erreichte, standen die Preise am höchsten. Niedrigste und höchste Course waren: Riga Poln. feiner Rein 66 à 71 Fl., Rein 58 à 65 Fl., Ausschuß 55½ à 63 Fl., Pas 56 à 63 Fl., langer brauner Pas 56 à 59 Fl., Marine Rein 60½ à 65½ Fl., Petersburger Rein 56 à 65 Fl., halb Rein 50½ à 56 Fl. Der Vorrath betrug am 1. Janur 1861 ca. 223,000 Kilogr.; die Zufuhr in 1861 1,916,000 Kilogr., wovon 405,000 Kilogr. übrig.

Häute und Felle.

Durch die Niederländische Handelsmaatschappy und durch Privaten kamen im Laufe des Jahres 20,054 getrocknete und 14,222 gesalzene Buenos-Ayres Häute von direkter Zufuhr an den Markt und räumten, meist in öffentlicher Versteigerung, koulant auf. Java Rind- und Büffelhäute begegneten fortwährend guter Kauflust. Dagegen blieben Kalkutta, Madras, Bombay und andere Beisorten, mit wenig Ausnahme, durchschnittlich still. Nach inländischen Häuten und Fellen zeigte sich durchgängig wenig Begehr und trotz vielfacher Bemühungen der Inhaber, die Preise aufrecht zu erhalten, konnte man doch immer niedriger ankommen. Nur gesalzene Roßhäute fanden während der letzten drei Monate zu verbesserten Preisen geneigte Käufer.

Der Vorrath von überseeischen Sorten bestand Ende 1860 in 24,487 Stück, die Zufuhren in 1861 betrugen 123,459 Stück und übrig blieben 38,631 Stück.

Fettwaaren.

Die Preise von Rüböl und Leinöl regelten sich in den meisten Fällen nach dem Preiswechsel der rohen Grundstoffe. Ersteres galt in effektiver Waare am Jahresschlusse 41½ Fl., letzteres 34½ Fl. pro Hektoliter. Der Handel in Talg mußte sich hauptsächlich nach dem Gange des Englischen Marktes richten; der daselbst im Sommer eingetretene niedrige Preisstand gestattete, daß man von da her mehr als von Petersburg bezog. Petersburger Lichttalg ging von 38 Fl. allmälig auf 33 Fl. zurück und wurde zuletzt wieder etwas höher gehalten. Inländischer holte 32½ Fl., fiel aber am Ende bis 29 Fl. — Von Schweinefett kamen 800 Fässer aus America und Ungarn; die anfänglich zu 38 à 40 Fl. notirten Preise waren jedoch zu hoch, um Abnehmer zu finden; erst als man anfing, niedriger abzulassen, nahm der Handel zu; Secundawaare wurde zu 26 bis 31 Fl. realisirt; einige Partiechen prima lösten 34 Fl. — Palmöl sowohl direkt als indirekt stark importirt und lebhaft verhandelt. Die gesammten Zufuhren hier und in Rotterdam betrugen 2,450,000 Kilogr., gegen 1,270,000 Kilogr. in 1860. Die Preise wechselten für prima Sorte wie folgt: 27½, 26, 24½, 26 Fl.; hier blieben 335,000 Kilogr. vorräthig. Von Robbenthran kamen von der Harlinger Fischerei 500 Hektoliter her, die gleich zu geheimen Preisen vergriffen wurden; am Jahresschluß wurde 39 à 40 Fl. notirt. Brauner Leberthran erhielt eine Zufuhr von 1000 Tonnen, braunblanker und blanker von 2300 Tonnen. Brauner ging von 43½ Fl. auf 32 Fl. zurück, doch wird zuletzt zu 42 Fl. notirt. Braunblanker und blanker wechselte Anfangs zwischen 46 à 41 Fl. und schließt zu 44 à 45 Fl.

Güterverkehr zwischen Amsterdam und dem Rhein.

Die Menge der Waaren, welche in Amsterdam vom Rhein auf direktem Wege eingebracht wurden, betrug im Jahre 1861 1,657,987 Zollcentner, gegen das Vorjahr eine Zunahme von 266,693 Ctr.

Von Weizen kamen 161,540 Ctr. hierher, gegen 30,556 in 1860; auch von Kartoffeln war die Zufuhr bedeutend und betrug 304,684 Ctr., während im Jahre 1860 nur 5611 Ctr. empfangen wurden. Die übrigen Hersendungen bestanden vornehmlich aus folgenden Artikeln:

Thonerde	111,192	Ctr.,
Erdengeschirr	34,589	„
Mehl	62,255	„
Holz	26,441	„
Blei	12,872	„
Mineralwasser	27,171	„
Steine	140,503	„
Steinkohlen	496,454	„
Tabak	9,625	„
Färbewaaren	24,421	„
Wein	29,354	„
Eisen und Stahl	96,705	„

Nach dem Rhein wurden von Amsterdam in 1861 899,143 Ctr. Waaren direkt versendet, gegen 850,016 Ctr. in 1860. Die hauptsächlichsten Ausfuhren bestanden in Folgendem:

Droguerie-Waaren	1,679	Ctr.
Weizen	13,530	„
Roggen	259,692	„
Erbsen	9,389	„
Mehl	25,807	„
Harz	3,044	„

Häute, nasse und trockene	6,906	Ctr.
Baumwolle	53,551	„
Kaffee	200,771	„
Rüb- und Leinöl	68,867	„
Terpentinöl	2,094	„
Pottasche	2,902	„
Reis	49,201	„
Salpeter	4,295	„
Pfeffer	3,924	„
Zucker, roher	52,434	„
„ Melis	2,830	„
Tabak, inländischer	2,639	„
„ Amerik.	3,900	„
„ Java	1,050	„
Theer	1,817	„
Thran	3,663	„
Zinn	4,403	„
Färbwaaren: Indigo	678	„
„ Krap	2,627	„
Färbeholz	10,188	„
Wolle	1,744	„
Saat	34,831	„

Schifffahrt und Verkehrsanstalten; Fabrikwesen.

Die Schifffahrt war nicht weniger lebhaft wie das vorherige Jahr, die Zahl der angekommenen Schiffe betrug 2106, war also um etwa 100 höher als 1860, während die Zahl der abgegangenen sich fast gleichblieb. Aus Preußischen Ostseehäfen kamen 299 Schiffe und 152 gingen dahin, woraus sich zeigt, daß die Handelsverbindungen mit Preußen einen ansehnlichen Theil der allgemeinen Geschäfte bilden. Die noch stets schwebende Hoffnung, daß der hiesige Hafen durch einen kurzen Kanal nach der Nordsee den ehemaligen Glanz einigermaßen wieder erobern möge, hat im verflossenen Jahre eine starke Stütze erlangt, da dem hiesigen Vorsteher einer schon längst darum eingekommenen Gesellschaft durch den König eine Privat-Konzession zum Durchgraben des schmalen Dünenstreifs ertheilt worden ist. Es handelt sich nur noch um die Zinsgarantie für einen Theil des auszulegenden Kapitals, welche erst durch die Generalstaaten bewilligt werden muß; man zweifelt nicht an ihrer Gewährung.

Unter den vielen über das ganze Land beabsichtigten und zum Theil schon angefangenen Eisenbahnbauten ist auch die vom Helder hierher bereits in Angriff genommen und die dafür nothwendigen Expropriationen auf gütlichem Wege fast beendigt.

Die Anzahl der im Königlichen Konsulate angemeldeten Preußischen Schiffe betrug 51, zusammen 5915 Normallasten messend, was eine Vermehrung von 6 Schiffen und 250 Normallasten ergiebt. Von denselben waren 38 Schiffe mit allerlei Getreide, meistens Roggen, beladen; von Stettin brachten 5 wieder Kartoffeln her, die hier zu Lande abermals nicht sonderlich gerathen sind und hoch im Preise standen. Die Mehrzahl, vornehmlich der kleineren Schiffe, ging mit Ladung wieder ab, 23 Schiffe aber mit Ballast, wovon 18 nach Englischen Häfen, um eine Retourfracht von Steinkohlen zu holen.

Leider haben bei den gewaltigen Orkanen im verwichenen Herbst die diesseitigen Küsten vielen Schiffen zum Unglück gereicht. Außer der Preußischen Kriegs-Korvette Amazone sind auch 4 Preußische Handelsschiffe verunglückt.

Der hiesige Industrie- und Fabrikbetrieb ging günstig vorwärts, besonders die Zuckersiedereien und Dampfmaschinen-Fabriken arbeiteten mit großem Schwung. Eine hier im verwichenen Sommer stattgehabte Schaustellung von Geräthschaften, deren sich mehrere Nationen, namentlich Nordische, Englische und einheimische, ehemals und jetzt zum großen Fischfang bedienen, sowie von deren Produkten, wurde höchst anziehend befunden und stark besucht.

Der Bau des eisernen Industriepalastes geht nur träge vorwärts, weil die Bautheile, mit deren Lieferung die Englischen Unternehmer zurückgeblieben, durch die einheimischen Eisengießereien nur zum Theil ersetzt werden können; man ist indessen schon über den zweiten Stock hinaus, und es kann danach die kolossale Größe des Baues geschätzt werden.

Die städtische Verwaltung wirkt eifrig fort zur inneren Verbesserung und Verschönerung der Stadt; mehrere wenig benutzte Kanäle in ungesunden Theile der Stadt sind schon zugedammt, alte Thore abgebrochen und durch Barrieren ersetzt, und jetzt ist beschlossen, einzelne enge Straßen zu räumen und für den Fußgänger weniger gefährlich einzurichten.

Amsterdam, den 12. Februar 1862.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Singapore für 1861.

Seit dem verflossenen Jahre haben sich die Handels-Verhältnisse hier wenig verändert. Die Beendigung der Feindseligkeiten in China hat keinen wesentlichen Einfluß gehabt, im Gegentheil ist unseren hiesigen Chinesischen Kaufleuten die Gelegenheit genommen, mit ihren eigenen Fahrzeugen nach verschiedenen Häfen Chinas zu exportiren, die früher dem fremden Handel nicht geöffnet waren, und sie haben also jetzt mit direkten Importationen von Europa zu kämpfen, durch welche diese Märkte hinreichend versorgt werden.

Der Anfang vorigen Jahres in Amerika ausgebrochene Krieg hat ebenfalls seinen Einfluß auf unsern Handel ausgeübt, und Importe dahin sind fast ganz suspendirt gewesen.

Import.

Die offiziellen Tabellen ergeben den Belauf der sämmtlichen Importen im Jahre 1861 auf

23,992,870 Doll. gegen
25,130,681 „ im Jahre 1860.

Export.

Die Exporten belaufen sich in 1861 auf

20,398,407 Doll. gegen
19,780,612 „ im Jahre 1860,

und stellt sich darnach der Gesammtwerth des Handels von Singapore für 1860 auf

44,391,277 Doll. oder circa 9,988,057 Pfd. St.

Die wichtigsten Artikel, welche im Laufe des vorigen Jahres hier importirt sind, bestehen aus folgenden:

1) von England.

		Werth.
705,400	Stück graue Shirtings (Cattune)	1,621,150 Doll.
263,612	„ weiße „	659,030 „
4,039	Ballen ca. 400 Pfd. Twist....	404,910 „
3,712	„ „ 200 „ „ kouleurte....	389,760 „
856	Stück Tuche und Spanisch Stripes	18,120 „

2) von dem Kontinent Europa, namentlich Hamburg, Bremen, Holland und Belgien.

		Werth Doll.
831	Stück Tuche u. Sp. Stripes.....	17,782
8,380	„ Türk. rothe Zeuge........	26,140
14,192	„ bedruckte Kattune..........	29,384

		Werth Doll.
16,837	Dutzend Taschentücher	27,256
3,802	Stück Mousselin	18,275
34,366	Corges à 20 Stück Sarongs	378,026
1,355	Ballen à 200 Pfd. couleurte Garne	151,760.
34,955	Stück Gewebe	107,337
411	„ à 133⅓ Pfd. Blei	2,890
858	„ Zink	6,275
2,272	„ Tauwerk	23,291

Ferner sind importirt von allen umliegenden Ländern:

	Picul	Werth.
Reis	953,748	1,807,496 Doll.
Zinn	41,980	1,090,480 „
Zucker	49,878	259,370 „

Was Exporten anbetrifft, so waren die bedeutendsten im Jahre 1861:

1) nach England:

Picul		Werth
140,412	Gambia	352,030 Doll.
55,553	schwarzer Pfeffer	347,449 „
8,500	weißer Pfeffer	83,425 „
19,751	Zinn	514,277 „
14,841	Perlsago	43,523 „
113,355	Sagomehl	283,987 „
12,542	Gutta-Percha	356,260 „

2) nach dem gesammten Kontinent von Europa:

Picul		Werth
61,737	Gambia	135,299 Doll.
2,789	Zinn	72,614 „
6,959	Perlsago	21,877 „
45,002	schwarzen Pfeffer	291,513 „
2,061	weißen Pfeffer	26,780 „
3,938	Kaffee	47,996 „
3,221	Sapanholz	6,540 „

3) nach Hamburg und Bremen hier eingeführt:

250	Picul Cassia lignea,
115,406	„ Malacca-Stöcke,
34	„ Cubeben,
3,041	„ Kaffee,
39,554	„ Gambia,
117	„ Gutta-Percha,
123	„ Büffelhörner,
213	„ Hirschhörner,
26,912	„ schwarzen Pfeffer,
1,361	„ weißen Pfeffer,
59	„ Gummi Elasticum,
1,113	„ Stuhlrohr,
5,206	„ Perlsago,
103	„ Sagomehl,
57	Catties Schildkrötenschalen,
204	Picul Stocklack,
1,690	„ Sapanholz,
82	„ Zinn,
266	„ Tapiau,
704	Kisten Thee,

einen Werth von 432,913 Doll. bildend.

Schifffahrt.

Die Anzahl der im Laufe des vorigen Jahres hier angekommenen Schiffe (mit Ausnahme aller Kriegsschiffe) beläuft sich auf

967 gegen 1067 im Jahre 1860.

Die Zahl der abgegangenen Schiffe beträgt

1006 gegen 1092 im Jahre 1860.

Die Zahl der im vorigen Jahre hier angekommenen und abgegangenen Preußischen Schiffe beläuft sich auf 4.

Leider sind auch in diesem Jahre von der hiesigen Regierung keine Details veröffentlicht, welchen Nationen die verschiedenen ein- und ausgehenden Schiffe angehörten, und welchen Tonnengehalt dieselben hatten.

Von Junken und sonstigen Fahrzeugen der Eingeborenen hatten wir 1861

eingehend 2267 gegen 2325 in 1860
und ausgehend 2709 gegen 2647 im Jahre 1860.

Bei dem bedeutenden und jährlich wachsenden Interesse, welches der Zollverein, und Deutschland überhaupt, im Osten des Cap der guten Hoffnung hat, und mit Rücksicht auf die vielen Deutschen Schiffe, welche sich jetzt im hiesigen Archipel und den Chinesischen Gewässern aufhalten, würde es gewiß (wie sich das jetzt schon zeigt) einen heilsamen Einfluß haben, wenn die Besuche Preußischer Kriegsschiffe sich möglichst oft wiederholten.

Zoll-Veränderungen haben auch im letzten Jahre nicht stattgefunden, und unser Platz bleibt Freihafen wie bisher, mit Ausnahme der früheren Abgabe von 3 Cts. pr. Ton für Schiffe.

Außer dem Leuchtfeuer im Osten unseres Platzes auf Pedro-Branco, und dem im Westen bei den Rabbit- und Coney-Inseln baut die hiesige Regierung jetzt ein neues auf Cape Rachado in der Malaccastraße, so daß auch diese Straße für die Folge mit größter Sicherheit befahren werden kann.

Die Unterhandlungen wegen Uebertragung der Besitzungen in der Malaccastraße an das Kolonialamt scheinen endlich in London beendet zu sein, nachdem der Staats-Sekretair für Indien sich bereit erklärt hat, das für Befestigungen und Baracken, für Europäische Truppen verausgabte Kapital aus dem Indischen Schatz bestreiten zu wollen, und sehen wir bei Zusammentritt des Englischen Parlaments den desfallsigen Ordres in Camil entgegen.

Telegraphie.

Die Telegraphen-Verbindung mit Batavia ist seit meinem letzten Bericht noch nicht wieder hergestellt worden, doch scheint man jetzt Anstalten treffen zu wollen, dies womöglich ins Werk zu setzen. Eine neue Sendung Draht für diese Linie wird in England jetzt vorbereitet.

Für eine Telegraphen-Verbindung mit Rangoon und Calcutta sind die Aussichten bis jetzt sehr trübe. Von Calcutta über Akyab ist die Verbindung dahin vollständig, und wird jetzt auch nach Maulman ausgedehnt, um wahrscheinlich später durch das Innere des Landes via Siam und Cochin-China nach China gelegt zu werden. — Bei dem geringen Interesse, welches die Besitzungen in der Malaccastraße später für Indien haben werden, ist an eine Verbindung zwischen Maulman und hier via Penang und Malacca vorläufig nicht zu denken.

Ueber eine Verbindung mit Australien via Juan verlautet jetzt gar nichts.

Handel mit Siam.

Der Handel mit Siam ist im verflossenen Jahre ein wenig Nutzen bringender gewesen. Exporte dahin, namentlich Manufaktur-Waaren und Garne, wurden fast sämmtlich mit Verlust verkauft. Importe von daher, Zucker und Reis büßen fast alle Verlust.

Die Verbindung mit diesem Lande wird jetzt durch das Siamesische Dampfboot Champyah unterhalten, welches aber seit den letzten zwei Monaten seine Fahrten ebenfalls hat einstellen müssen, wegen Bruchs des Schafts; es wird jedoch jetzt reparirt, und nimmt die Fahrt nach Siam dann regelmäßig wieder auf.

Die Exporte von Siam betrugen 1861

nach China:

2,005,574 Picul Reis,
49,425 „ Zucker,
23,036 „ Sapanholz,
21,335 „ schwarzer Pfeffer,

nach Singapore, Bombay und Batavia:

148,851 Picul Reis,
23,231 „ Sapanholz,
47,969 „ Zucker,
588 „ schwarzer Pfeffer.

Der

Handel mit Cochin-China

hat an Umfang gewonnen, und sind bedeutende Sendungen Manufakturwaaren dahin gemacht, welche meist gute Rechnung gegeben haben. In letzter Zeit wird viel Bauholz nach Saigon gesandt für den Gebrauch des Französischen Gouvernements.

Mit Importen von Cochin-China ist leider kein lebhaftes Geschäft gemacht worden. Reis und Zucker werden, der fortdauernden Unruhen im Innern wegen, sehr spärlich zu Markt gebracht, und haben sowohl hier als in China fast regelmäßig Verlust gelassen. Die traurigen Kriegs-Zustände scheinen ihr Ende noch nicht erreicht zu haben, da jetzt aber neuerdings frische Truppen von Frankreich eingetroffen sind, so ist zu erwarten, daß bald Ordnung hergestellt, und dies fruchtbare, an Produkten und Flüssen so reiche Land in einen regelmäßigen Verkehr mit den Nachbarländern treten wird.

Der

Handel mit Borneo

ist im erfreulichen Wachsen, seitdem Sir James Brooke bei seiner Anwesenheit in Sarawack Ordnung hergestellt, und die alten Differenzen zwischen den feindlichen Stämmen an der Küste geregelt hat, und diese sich jetzt mehr mit Handel, als wie früher mit Piraterie beschäftigen.

Jetzt fährt ein Dampfboot (Ranibow) regelmäßig jeden Monat zwischen hier und Sarawack und geht immer vollbeladen mit Manufakturwaaren und dergleichen dahin — Borneos Produkte, Gummis, Goldstaub, rohen Sago, Pfeffer, Gummi-Elastikum und Guttapercha zurückbringend.

Die Post-Verbindung zwischen Goar und hier ist regelmäßig jede 14 Tage, von Calcutta haben wir ein Dampfboot jeden Monat und eins geht ebenfalls jeden Monat, von China kommend, dahin zurück.

Mit Europa stehen wir in 14tägigem Verkehr durch die Dampfboote der Peninsular und Oriental-Company, welche zwischen Bombay und China laufen, und die Post für hier und China via Point de Galle aufnehmen.

Nach Saijan in Cochin-China unterhalten Französische Dampfschiffe jede 14 Tage die Verbindung.

Die neue Linie der Französischen Dampfböte, welche Suez mit Bombay, Calcutta, Mauritius und Reunion, Singapore, Batavia, Saijan und China in regelmäßige monatliche Verbindung bringen soll, dürfte Operationen bereits in diesem Jahre beginnen, und eine wichtige Konkurrenz für die Dampfschiffe der Peninsular und Oriental-Company bilden, wird aber unstreitig ferner dazu beitragen, dem ungeheuren Verkehr zwischen China, Hinter- und Vorder-Indien und Europa, welcher auf wenigstens 350 Mill. Pfd. Sterling zu schätzen ist, fernere Erleichterungen zu verschaffen.

Singapore als Centralplatz für alle diese Dampfschiffslinien erhält dadurch neue Wichtigkeit, und wird dieselbe behalten, so lange überhaupt noch Handel im Osten existirt.

Singapore, im Januar 1861.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Emden für 1861 [1]).

(Im Auszuge.)

Im abgelaufenen Jahre war die Bewegung des Handels durchschnittlich keine besonders lebhafte, indem der ganze Umsatz sich wieder auf Konsumo beschränkte. Theilweise haben die immer noch schwankenden politischen Zustände, anderntheils aber auch die kleinen zur Verschiffung übrig bleibenden Getreidevorräthe darauf eingewirkt, indem es sich herausstellte, daß man von der 1860er Ernte eine zu günstige Ansicht gehabt hatte, da Roggen und Hafer wesentlich unter der Schätzung geblieben sind.

Der Konsumo hat sich in Seiden, Manufakturen, Eisen und raffinirtem Zucker wieder aus dem Preußischen und dem Zollverein versorgt, der Absatz von Roheisen aus diesen Staaten hat zugenommen, weil es mit dem ordinairen Englischen in Qualität und Preise mehr und mehr in Konkurrenz tritt, dennoch sind die Anfuhren von Englischem und Schwedischem Eisen größer als im vorigen Jahre gewesen. — Die übrigen von Preußen und dem Zollverein bezogenen Artikel befestigen sich unter dem Zollschutz immer mehr, raffinirter Zucker, Candis und Syrup z. B. werden fast nur noch aus dem Zollverein bezogen und die Einfuhr von Frankreich, Belgien und Holland hat fast ganz aufhören müssen, weil die Preise gegen die inländischen unter dem Zollschutz zu hoch einstehen. — Da diese Waaren fast nur per Eisenbahn zugeführt werden, übt es auf den Verkehr der Preußischen und anderer Schiffe auf diesen Hafen keinen Einfluß aus und sind im Ganzen pro 1861 nur 3 Preußische Schiffe von 144 Last mit 14 Köpfen hier eingelaufen, welche Holz und Roggen brachten. — Außerdem sind von Memel, Danzig, Stettin verschiedene Ladungen Holz und Balken mit Hannöverschen und Holländischen Schiffen zugeführt. — Das Eichenholz aus dem Münsterlande, welches die Ems herunter kömmt, fand für Holland und zum hiesigen Schiffsbau gute Abnehmer und lebhaften Handel.

Der Schiffsverkehr pro 1861 im hiesigen Hafen betrug an eingelaufenen Schiffen 1312, an ausgelaufenen Schiffen 1182; in Winterlage blieben 65 Schiffe von 2290 Roggenlast.

In Norden liefen ein:

	beladen		unbeladen	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
von Norwegen	32	1160	—	—
„ Dänemark	6	$68\frac{1}{8}$	1	$7\frac{7}{8}$
„ Hamburg	15	$274\frac{7}{8}$	—	—
„ Bremen	32	$501\frac{5}{8}$	1	$8\frac{2}{8}$
„ den Niederlanden	12	$269\frac{3}{8}$	4	$36\frac{4}{8}$
„ England	31	$1170\frac{1}{8}$	—	—
„ Preußen	4	$131\frac{6}{8}$	—	—
„ Oldenburg	2	$15\frac{4}{8}$	2	$18\frac{4}{8}$
„ dem Hannoverschen Hafen	100	$891\frac{3}{8}$	41	556
	234	$4482\frac{7}{8}$	49	$627\frac{1}{8}$

zusammen 283 Schiffe mit 5110 Roggenlast.

Die Haupt-Einfuhr seewärts bestand aus

396 Roggenlast Roheisen,
1221 „ Steinkohlen,
9145 Stück Balken,
29 Lasten Borke;

sonst aus Kolonialwaaren, Tabak, Thran rc.

Die Haupt-Ausfuhr aus

115 Lasten getrockneter Cichorienwurzel,
19 „ Cichorienkaffee,
136 „ Gußeisenwaaren;

weiter aus Butter und Getreide.

[1]) Wegen des Vorjahres vergl. H. A. 1861 I. S. 359.

Es wurden pro 1861 in Ostfriesland neu gebaut oder sind noch im Bau begriffen:

Emden	3	Schiffe	mit	99	Komzlast.	à 6000 Pfd.
Petkum	1	„	„	50	„	„
Jemgum	1	„	„	22	„	„
Leer	4	„	„	109	„	„
Weener	4	„	„	162	„	„
Halte	1	„	„	28	„	„
Papenburg	29	„	„	1334	„	„
Großevehn	3	„	„	78	„	„
Ihlowervehn	4	„	„	66	„	„
Spetzervehn	1	„	„	13	„	„
Rhaudervehn	5	„	„	92	„	„
Warsingsvehn	1	„	„	26	„	„
Carolinensiel	2	„	„	63	„	„
	59	Schiffe	mit	2142	Komzlast.	à 6000 Pfd.
in Oldenburg	8	„	„	265	„	„
„ Holland	1					
	68	Schiffe	mit	2407	Komzlast.	à 6000 Pfd.

Von Emden sind in diesem Jahre 6 Schiffe verunglückt, von Papenburg 11 Schiffe mit 23 Mann und 501 Lasten.

Der Bestand der ganzen Hannoverschen Rhederei, in Bezirke abgetheilt, wird für die Mitte des Oktober 1861 wie folgt aufgegeben:

Elbgebiet	156	Schiffe	mit	10,927	Last,
Wesergebiet	36	„	„	4,537	„
Emsgebiet	530	„	„	30,309	„
Nordseegebiet	118	„	„	4,296	„
	840	Schiffe	mit	50,069	Last,

worunter 12 große Seeschiffe von 250 bis 400 Lasten.

Im Jahre 1860 sollen 78 Schiffe von 3647 Last und 161 Mann verunglückt sein.

Ungeachtet des schlechten Standes der Frachtfahrten in den beiden letzten Jahren hat der Schiffbau in diesem Jahre wieder einen Fortschritt gemacht, unter allen Plätzen am meisten in Papenburg, wo Ende 1861 ein Bestand von 164 Seeschiffen mit 7800 Komzlast. und 1090 Mann Bemannung blieb, und es ist Aussicht, daß dort dieser Zweig noch an Ausdehnung gewinnen wird, wenn von den jetzt versammelten Hannoverschen Ständen die zu Schifffahrts-Anlagen für diesen Ort von der Regierung geforderten 64,000 Rthlr. und 28,000 Rthlr. Ert. zur Korrektion der Ems von 9 bis auf 14 Fuß Tiefe, von Papenburg bis Leerort, bewilligt werden.

Der im vorigen Jahre zur Stadt erhobene Flecken will dann aus eigenen Mitteln die am Ausfluß des in der Ems mündenden Kanals, Drostensiel genannt, die zu enge und zu wenig Tiefe haltende Schleuse auf 34 Fuß Breite und 12 Fuß Tiefe erweitern und neu bauen, welches nach Anschlag 55,000 Rthlr. Ert. kosten muß. — Hierdurch würde diese Stadt, welche hauptsächlich bis jetzt von der Frachtfahrt und dem Schiffsbau lebt, in die Lage kommen, größere Segelschiffe bauen und die Fahrt von dort direkt nach See gewinnen, sowie den Speditionshandel theilweise an sich ziehen zu können.

Die Holländer haben eine Eisenbahn, die sog. Nordbahn, von Harlingen über Groningen, Winschoten nach der Hannoverschen Grenze projektirt. — Von Leer wird stark darauf hingearbeitet, den Anschluß an die Hannoversche Westbahn in oder vor Leer fixirt zu sehen, indem man dort nicht daran zweifelt, daß Oldenburg sich ebenfalls entschließen wird, dann eine Bahn von Bremen über Oldenburg nach Leer zu bauen.

Es liegt aber weder im Holländischen noch Hannoverschen Interesse, um der Stadt Leer willen den so kostbaren Bau einer Brücke über die Ems zu übernehmen, um so weniger, weil durch diesen Bau die hinterliegenden Orte Weener, Halte, Papenburg hierdurch so zu sagen von direkter Fahrt ausgeschlossen und bei hohem Wasser und Eisgang leicht bedeutenden Ueberschwemmungen ausgesetzt würden. — Der für die Bahn wegen reicher Landesprodukte und größerer Bevölkerung frequenteste Weg durch Rheiderland, mit Ueberbrückung der Ems bei Ihrhove, oder auch Oldersum, kann gerade wegen des Brückenbaues nicht in Betracht kommen.

Es ist in Zeitungen und Broschüren dieser Gegenstand häufig und heftig verhandelt.

Die Schiffsfrachten ließen im Anfang und bis fast zu Ende des Jahres vieles zu wünschen übrig.

Dessenungeachtet war das Resultat der Frachtfahrt für Schiffe nach England, der Ost- und Mittelländischen Seen im Durchschnitt günstiger als im vorigen Jahre, weil die Abrechnungen vieler mittleren und etwas größeren Schiffe pro 1861 noch mäßigen Verdienst und ein günstigeres Saldo beim Buche ließen; die kleineren und Beurtschiffe werden dagegen kaum die Ausgaben decken.

Bei den größeren Schiffen, welche auf den Amerikanischen, vorzugsweise aber auf Indischen Gewässern fahren, stellt sich immer mehr heraus, daß die Frachten nicht lohnend sind, weil rasche Abnutzung der Schiffe, Inventar, und bedeutende Kosten selbst eine gute Fracht fast verschlingen, ein Stillliegen in diesen Gewässern, um auf bessere Fracht zu warten, für Schiff und Inventar jedoch noch gefährlicher wäre, als mit einer geringeren Fracht segelnd zu bleiben.

Die See-Assekuranz-Kompagnien haben in diesem Jahre schlechte Geschäfte gemacht; die heftigen Stürme des Jahres, vorzüglich im Herbst und November, brachten so viele Verluste, daß nicht allein die bestehenden Reservefonds aufgezehrt sind, sondern bei verschiedenen Kompagnien die Aktionaire gezwungen waren, baare Zuschüsse zu leisten. In Folge dessen haben die Kompagnien die Prämie etwas erhöht und zwar vom 1. Januar 1862 an für Cascos, Monatspolicen pro Oktober auf 1 pCt., für November und Dezember $1\frac{1}{2}$ pCt. für Cascos Jahrespolicen, für Totalverlust auf 8 pCt. pro 1862. Die sogen. Compakts müssen größtentheils die volle Schadenvergütung mit 10 pCt. einzahlen.

Der Sardellen- und Stöhrfang hat bei dem kalten und unruhigen Wetter im Mai und Juni ein schlechtes Ergebniß geliefert.

Der Seefischhandel nach dem Zollverein nimmt von Jahr zu Jahr an Ausdehnung zu, durch passende Einrichtung und richtige Benutzung der Eisenbahn kann der Fisch weit im Zollverein ziemlich frisch von hier geliefert werden.

Ungeachtet der stürmischen Witterung sind verhältnißmäßig wenig Strandungen an diesen Küsten vorgekommen.

Ende Dezember sind für die Inseln Langeoog und Juist die Rettungsboote in Bereitschaft gekommen; die damit angestellten Probefahrten haben genügt, und man hofft auch, die Inseln Baltrum und Spiekeroog bald damit versorgen und dadurch manches Menschenleben bei Strandungen retten zu können. Die Königliche Regierung soll dem Privatvereine zur Rettung Schiffbrüchiger dieser Provinz als Beihülfe 800 Rthlr. Ert. zur Errichtung einer Station auf der Insel Norderney bewilligt haben.

Auch bezweckt die Hannoversche Regierung eine Telegraphenstation auf der Insel Borkum, über welche der submarine Draht von England nach Emden führt, anzulegen. Diese Anlage würde für in Gefahr schwebende Schiffe nützlich werden, indem dann durch den Telegraphen schnelle Hülfe aus Emden herbeigerufen, durch Lootsen und Dampfer häufig nützliche Dienste geleistet werden könnten.

Außerdem soll die Telegraphenlinie Hamburg, Hannover, Lingen einen vierten Draht erhalten, neue Linien über Aurich, Esens nach Carolinensiel, und von Osnabrück über das Bramsche nach Quakenbrück angelegt werden, wenn die Stände die Mittel dazu bewilligen.

Die Sturmsignale, welche an der Englischen Küste als nützlich sich erwiesen haben, beabsichtigt man auf dem Borkumer Leuchtthurme und dem

Norderneyer Konversationshause einzurichten, und dieserhalb sind bereits von hier aus Schritte geschehen.

Ernte. Obgleich fast sämmtliche zu Felde stehende Früchte nach dem Winter auf eine gute Ernte Hoffnung gaben, fiel der Frühling doch so anhaltend kalt und naß ein, daß diese Hoffnung mehr und mehr verschwand und im Durchschnitt die 1861er Ernte als unter Durchschnitt geblieben angenommen werden muß.

Von Weizen werden wir kaum die Hälfte einer gewöhnlichen Ernte haben; die Qualität ist zwar mäßig gut, doch das Gewicht leicht, von 112 bis 115 Pfd.

Roggen ist entschieden unter einer halben Ernte geblieben, und wiegt von 108—112 Pfd. Diese Ernte wird kaum für den Konsum hinreichen, und da am Rheine, in Münster und Oldenburger Land dieselben Verhältnisse stattfinden, indem diese Gegenden jetzt schon fortwährend von hier beziehen, so sind bedeutende Zufuhren theils schon von der Ostsee eingetroffen, oder werden noch erwartet.

Wintergerste beträgt auch kaum die Hälfte einer gewöhnlichen Ernte, wiegt 86—100 Pfd.; selbe wird jedoch einigermaßen durch den günstigeren Ausfall der Sommergerste ersetzt.

Hafer wurde wegen der seit einigen Jahren für diese Frucht hohen Preise viel ausgesäet, und obgleich er durch die ungünstige Witterung litt, selbst auf einigen Stellen nachgesäet werden mußte, so ist der Ertrag gut zu nennen. Von Brauhafer wird weniger wie früher gesäet, und man findet ein Gewicht von 80—86 Pfd. jetzt selten, dagegen mehr Futterhafer im Gewicht von 60—70 Pfd. Die Farbe hat gelitten, so daß wenig blanke Partien vorkommen. Wegen der Farbe und Feuchtigkeit muß das Meiste vor der Verladung geschwefelt und gedarrt werden.

Rübsamen hat sehr gelitten und eine kleine Ernte von nur circa 1000 Last geliefert; die Qualität läßt viel zu wünschen und hat wenig Oelgehalt. Die Preise wurden hier nach Qualität sehr verschieden, von 24 bis 37 Ld'or. bezahlt. Die beste Waare im Verhältniß zu dem Amsterdamer Markt wurde wieder zu hoch bezahlt, um daran verdienen zu können. Augenblicklich würde man kleine Partien noch von 44—46 Ld'or. kaufen, doch ist der Vorrath nicht nennenswerth.

Pferdebohnen geben einen kleinen Ertrag und bleiben unter einer halben Ernte.

Die Erbsen-Ernte ist kaum nennenswerth, dagegen lieferte

Buchweizen einen reichlichen Ertrag. Wenn die Witterung dem Moorbrennen nicht so hinderlich gewesen wäre, so würde die Aussaat noch größer geworden sein.

Die Kartoffelkrankheit stellte sich im Verhältnisse der durch die Witterung zurückgehaltenen Pflanze ziemlich früh und allgemein ein, so daß die Knollen klein blieben und wenig ansetzten. Die Ernte blieb daher sehr klein und die Preise stiegen rasch von $1\frac{1}{2}$ Rthlr. auf $2\frac{1}{2}$ bis 3 Rthlr. pro Sack, wovon 30 oder 60 Vierde auf die Last gehen.

Die Weiden und Heuländer sahen im Frühling sehr gut aus. Der Anfang und Ende Juni bis Mitte Juli eingetretene heftige und anhaltende Regen ließ das gemähte Gras auf dem Lande verfaulen, auf den höheren Gegenden brachte man es zwar noch theilweise feucht ein, wodurch Entzündungen hervorgerufen und wie im Vorjahre wieder verschiedene Bauernplätze in Asche gelegt wurden. Die niederen Distrikte waren in dieser Zeit theilweise ganz inundirt, wodurch das Flußwasser übelriechend und dunkel von Farbe wurde, so daß die Fische in großen Massen sterbend oder todt an die Oberfläche trieben und beim Ablaufen des Wassers an einzelnen Stellen verscharrt werden mußten. Die Weiden konnten sich auch nicht recht erholen und weil das Vieh bei dieser unbeständigen Witterung selbst litt, ist in diesem Jahre die Produktion von Butter und Käse geringer als im vorigen Jahre. Da dieses in anderen Gegenden auch stattgehabt zu haben scheint, so konnten die Butterpreise von 11 bis 14 Rthlr. pro 50 Pfd. und ordinairer Käse von $3\frac{1}{2}$ bis 5 Rthlr. pro 100 Pfd. sich behaupten. Die größten Abnehmer waren wieder das Inland und der Zollverein.

Hornvieh und Milchkühe wurden für Holland, Preußen und den Zollverein wieder eifrig im April zu 10—14 Ld'or. für Milch- und trächtige Kühe, 6—10 Ld'or. für Kühe zum Fettweiden gekauft. Die Frage, bald etwas flauend, bald wieder anziehend, ließ in den Preisen unbedeutende Fluktuationen zu, erst im Spätherbst war das fette Vieh etwas billiger zu kaufen.

Der Pferdehandel blieb das ganze Jahr hindurch lebhaft und es wurden ziemlich starke Ankäufe für das Ausland gemacht.

Unter den Schweinen trat wieder, wie schon in früheren Jahren, eine heftige Krankheit auf, welche „Milzbrand" oder auch „laufendes Feuer" genannt wird. Zufolge ziemlich mangelhafter offiziellen Berichte sollen 3561 Stück gestorben, und allein im Amte Emden bei Anfang der Krankheit 471 Stück abgeschlachtet worden sein, welche Zahlen in Wirklichkeit größer sein dürften. Der Preis des Schweinefleisches stieg auf $16\frac{1}{2}$ bis $17\frac{1}{2}$ Rthlr. pro 100 Pfd.

An Getreide wurden im Jahre 1861 vom Lande und seewärts in Emden

	eingeführt		ausgeführt	
	Lasten	Säcke	Lasten	Säcke
Weizen	1,136	20	261	10
Roggen	2,241	29	638	20
Gerste	614	3	89	6
Hafer	7,066	16	4787	23
Bohnen	761	2	360	4
Erbsen	165	22	12	27
Rübsamen	1,092	13	577	22
Kartoffeln	828	23	125	20
Buchweizen	285	1	64	15
	14,192	9	6917	27
Butter, pro Achteltonne à 50 Pfd. netto	11,045	Achtelt.	3811	Achtelt.
Käse, pro Stück 20 Pfd.	18,235	Stück	451	Stück.

Emden, im März 1862.

Schifffahrtsverkehr von Sulina im Jahre 1861.

Von der Europäischen Donau-Kommission ist eine statistische Nachweisung des Schifffahrtsverkehrs an der Sulina-Mündung im Jahre 1861 veröffentlicht worden. Danach stellt sich die Zahl und Tragfähigkeit der in dem gedachten Jahre in den Hafen von Sulina ein- und von da ausgelaufenen Schiffe der verschiedenen Flaggen, wie folgt:

	Eingelaufen.		Ausgelaufen.	
Nationalität.	Zahl.	Tonnengehalt.	Zahl.	Tonnengehalt.
Amerika	20	7,996	19	7,511
Oesterreich	152	49,531	145	47,549
Dänemark	4	656	4	656
Frankreich	8	1,546	8	1,546
Großbritannien	238	63,406	255	70,857
Griechenland	1099	168,974	1074	166,482
Hannover	37	5,153	33	4,573
Holland	36	5,154	43	6,366
Jonische Inseln	152	19,749	156	20,567
Italien	282	55,797	274	53,910
Jerusalem	6	1,662	5	1,380
Lübeck	1	150	1	150
Mecklenburg	20	4,743	20	4,743
Moldau und Wallachei	106	12,923	126	15,979

Nationalität.	Eingelaufen. Zahl.	Tonnengehalt.	Ausgelaufen. Zahl.	Tonnengehalt.
Norwegen	15	3,225	15	3,225
Oldenburg	23	3,175	14	1,417
Portugal	1	325	1	325
Preußen	9	1,995	6	1,269
Rom	1	96	1	96
Rußland	60	6,656	54	5,818
Samiotische	29	3,817	34	4,563
Serbische	10	1,662	10	1,662
Schwedische	4	762	4	762
Türkische	546	54,801	581	59,578
Ueberhaupt	2859	473,914	2883	480,944

Wird die Gesammtzahl der in den letzten 5 Jahren von Sulina ausgelaufenen Schiffe, sowie deren Tonnengehalt mit einander verglichen, so ergiebt sich folgendes Resultat:

Im Jahre.	Ausgelaufene Schiffe. Zahl.	Tonnengehalt.
1857	1797	288,503
1858	2358	356,007
1859	2542	394,858
1860	3288	564,336
1861	2883	480,944

Zu bemerken ist hierbei, daß in diesem Nachweise die Kriegsschiffe und ebenso die Post-Packetboote und die nicht regelmäßig fahrenden Dampfschiffe nicht einbegriffen sind.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Bremen für 1861.

Die in unserem letzten Jahresberichte *) ausgesprochene Befürchtung, daß die Unruhen in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und die in Washington angenommene Morrill'sche Tarifbill einen nachtheiligen Einfluß auf den Handel Bremens mit der Union im Jahre 1861 äußern würden, hat leider ihre vollste Bestätigung gefunden.

Die Handelsverbindung Bremens mit der Union war in den früheren Jahren stetig fortgeschritten, sie hatte fast ohne Unterbrechung jährlich sowohl in Ausfuhr dahin, als in Einfuhr daher zugenommen und in der Gesammt-Handelsbewegung Bremens mindestens den vierten Theil für sich in Anspruch genommen. — Für das Jahr 1861 haben wir leider einen nicht unbedeutenden Ausfall in diesem Theil der Bremischen Geschäftsthätigkeit zu melden, der um so mehr zu beklagen ist, als derselbe ganz allein auf die Ausfuhr von Manufakturwaaren nach den Vereinigten Staaten fällt und mithin gerade die Deutschen Fabrikgegenden hart betroffen hat. Bremen selbst hat darunter nur wenig gelitten. Es ist nämlich die Ausfuhr von allen Manufakturwaaren nach den Vereinigten Staaten von hier fast nur Speditionshandel, zum Theil mit Vermittlung der Zahlung an die Fabrikanten verbunden, während der Import von Produkten fast nur für Bremer Rechnung betrieben wird.

Abgesehen von diesem Ausfalle, der später unten näher nachgewiesen werden soll, zählt das verflossene Jahr 1861 zu den glücklichsten, deren Bremen sich seit langen Jahren zu erfreuen hatte. Im Gegensatze zu dem unheilvollen Krisisjahre 1857, in welchem alle Kolonialwaaren einer bedeutenden Entwerthung unterworfen waren, gaben im verflossenen Jahre fast alle Importationen dem Kaufmanne reichen Lohn; die Steigerung der Waarenpreise, namentlich in den Produkten der Vereinigten Staaten und solcher, welche mit diesen konkurriren, war mit Ausnahme weniger stiller Perioden eine stetige, sie betrug bei manchen Artikeln über 50 pCt., ja bei einigen sogar weit über 100 pCt., so z. B. wurde im Anfange des Jahres middling New-Orleans-Baumwolle mit $15\frac{1}{4}$ Gt. per Pfd. bezahlt, welche zu Ende Dezember willig 26 Gt. bedang; Carolina Reis stieg von 6 Rthlr. per 100 Pfd. auf 9 Rthlr., Harz von $1\frac{1}{4}$ Pfd. auf 4 Rthlr., Virginy und Kentucky Tabakstengel von 2 Rthlr. auf 6 Rthlr. per 100 Pfd.

Der Bremer Importeur hatte, in der Ueberzeugung, daß sich die einmal in den Vereinigten Staaten ausgebrochenen Streitigkeiten wenn je, doch gewiß nicht so bald, ausgleichen würden, sich beeilt, seine Aufträge zum Ankauf Amerikanischer Produkte zeitig hinauszulegen, er hatte die Beziehung derselben mit allen Kräften beschleunigt, und so war unser Markt mit den Produkten der Union vor Eintritt der Blockade der südlichen Häfen gut versorgt und bot dem Konsumenten im Inlande eine gute Auswahl. Der Erfolg war, daß Käufer, welche sich sonst nicht regelmäßig bei uns zu versorgen pflegen, den Bremer Markt suchten, namentlich war dies mit Tabak der Fall, wovon die Regien Oesterreichs, Frankreichs und Italiens hier bedeutende Ankäufe machten. Baumwolle und Reis wurden selbst wieder nach New-York in nicht unbedeutenden Quantitäten verladen, woraus den Absendern guter, oft brillanter Nutzen erwuchs. Wie die weiter unten folgende Liste der Ein- und Ausfuhr einiger Haupt-Artikel des Bremer Rum-Imports-Handels zeigen wird, war die Einfuhr von Reis, hauptsächlich von Ostindien bedeutender als je und trug viel dazu bei, den Ausfall in der Kartoffel-Ernte Deutschlands zu decken, da der billige Preis diesen Artikel immer mehr zu einer Nahrung auch des armen Mannes macht.

Auch der Import von Indischem Zucker hob sich sehr bedeutend; der Mißwachs der Zuckerrüben und die freilich noch sehr unzureichende Herabsetzung des Zollvereinsländischen Eingangszolls auf Rohzucker bahnte diesem Artikel vorübergehend selbst wieder einen Weg in die Staaten des Zollvereins.

Auch die Bremer Rhederei erfreute sich einmal wieder eines günstigen Erfolges. In Folge der immer mehr zunehmenden Feindseligkeiten zwischen den Nord- und Südstaaten der Union wurde die Amerikanische Flagge schon im Anfang des Jahres soviel als möglich, nach Eintritt der Blockade der südlichen Häfen aber ganz vermieden, und als Ende des Jahres in Folge des Anhaltens des Englischen Dampfers „Trent“ und der Gefangennehmung der sich an dessen Bord befindenden Kommissaire der südlichen Conföderation durch ein Kriegsschiff der Union der Ausbruch eines Krieges zwischen England und der Union drohte, als England anfing, seine Seemacht schnell zu rüsten und die Armee in Canada zu verstärken, fing man an, selbst die Englische Flagge zu vermeiden und neutrale Flaggen zu suchen, und der Bremer Rheder hatte vielfache Gelegenheit, hiervon Nutzen zu ziehen; seine Schiffe wurden an allen überseeischen Plätzen gesucht und bedangen sehr hohe Frachten.

Alle diese Verhältnisse trugen dazu bei, die Geschäfte des Bremer Kaufmanns zu glücklichen Resultaten zu führen, und mögen auch einzelne Zweige des Handels, darunter der Speditionshandel, etwas gelitten haben, im großen Ganzen ist das verflossene Jahr ein sehr günstiges zu nennen, und wir glauben nicht zu irren, wenn wir behaupten, daß der erzielte Gewinn denjenigen früherer glücklicher Jahre noch übertrifft.

Der Geldmarkt war das ganze Jahr hindurch leicht. Kapital bot sich dem Handel in hinreichender Menge dar und große Schwankungen des Diskonto's, wie solche an anderen Börsen stattfanden, kamen nicht vor. Es ist dies wohl ganz besonders wieder der höchst umsichtigen Leitung der

„Bremer Bank“

zu verdanken, welche fortfuhr, den seit ihrer Gründung auf das Bremer Geschäft ausgeübten Nutzen zu bewähren. Der höchste Diskontosatz bei der Bank war eine kurze Zeit 5 pCt., der niedrigste $3\frac{1}{2}$ pCt. und der durchschnittliche Diskont $3\frac{9}{16}$ pCt.

An Dividende konnte sie ihren Aktionären $5\frac{1}{2}$ pCt. gewähren, nachdem der Reservefonds um 8049 Rthlr. 56 Gt. vermehrt und dadurch auf die

*) H.-A. 1861 S. 499 u. 515 ff.

Summe von 40,251 Rthlrn. 71 Gt. gebracht und von dem Immobilien-konto 3000 Rthlr. abgeschrieben waren.

Der Gesammt-Umsatz der Bank stieg von 150½ Millionen Rthlrn. auf 163½ Millionen. Hiesige Wechsel wurden zum Betrage von 17,681,955 Rthlrn. 71 Gt. diskontirt; die Anlage darin war durchschnittlich 4,052,000 Rthlr. Fremde Wechsel diskontirte die Bank für 8,854,922 Rthlr. 38 Gt.; auf 1455 Kontobüchern waren 2,403,410 Rthlr. 9 Gt. eingezahlt. Der durchschnittliche Notenumlauf betrug 1,491,000, ungefähr 100,000 Rthlr. weniger als im Vorjahre und der durchschnittliche Kassenbestand war 1,035,000 Rthlr.

Die Dampfschifffahrts-Aktiengesellschaft

„Norddeutscher Lloyd“

fuhr fort, dem Handel durch seine Fluß- und Seedampfschiffe wichtige Dienste zu leisten und man erkennt immer mehr, daß dies Institut sowohl für Bremen als auch für die merkantilischen Interessen Deutschlands von der größten Wichtigkeit ist.

Obwohl den Aktionären bisher zwar eine Dividende noch nicht gezahlt werden konnte, so wird doch die auch im Jahre 1861 fortgeschrittene Besserung in den Geschäften des Lloyd wahrscheinlich dem Verwaltungsrathe erlauben, eine mäßige Dividende für die Aktionäre auszuschreiben, nachdem die regelmäßige Abschreibung für Abnutzung der Schiffe ꝛc. vorgenommen worden ist.

(Schluß folgt.)

Mittheilungen.

Posen, 1. Mai. Das Getreidegeschäft hat bei uns einen neuen Impuls durch den Bedarf der Ostseehäfen zur Exportation, welcher während des vorigen Monats in größerem Maße sich kundgab, erhalten, und dadurch ist sogar eine erhebliche Preissteigerung, namentlich für Roggen, herbeigeführt worden. Die Zufuhren von Getreide betrugen im April ungefähr 600 Wispel Weizen und 800 Wispel Roggen; die Abladungen dagegen bestanden in 370 Wispel Weizen, 1153 Wispel Roggen, welche pro Kahn, und etwa 600 Wispel Roggen, welche per Eisenbahn größtentheils nach Stettin, und nur zu einem kleinen Theile nach Berlin, expedirt wurden. Die Getreidezufuhren aus dem Russischen Polen sind jetzt beschränkt, weil dort der niedrige Wasserstand der Warthe den Wassertransport nicht mehr zuläßt und die Versendungen daher auf dem ungleich kostspieligeren Landwege bewirkt werden müssen. Zu Ende des abgelaufenen Monats hatten wir hier am Platze einen Lagerbestand von 800 Wispel Weizen und 1000 Wispel Roggen bei einem Preisstande von 66—74 Rthlr. für den Wispel Weizen und 44—48 Rthlr. für den Wispel Roggen. — Die Witterung ist im verflossenen Monate den Wintersaaten, sowie für die Bestellung der Sommerfrüchte überaus günstig gewesen, so daß die Vegetation schon ungewöhnlich weit vorgeschritten ist.

Nyköping, 14. März. Im Jahre 1861 wurden hier 7875 Norwegische Tonnen gesalzene Häringe zu 9 Rthlr. 10 Sgr. pro Tonne, und 3 Schiffslasten gedörrte Fische, 109,470 Scheffel Steinkohlen zu 10 Sgr. pro Scheffel, 24,000 Stück feuerfeste Backsteine und 40 Faß feuerfester Thon eingeführt. Die Einfuhr wird durch 49 Fahrzeuge bewerkstelligt, von denen 18 von Norwegen, 27 von England, 1 von Dänemark, 1 von Rußland und 1 von Portugal kamen. Die exportirten Artikel waren: 2190 Scheffel Weizen zu 3 Rthlr. pro Scheffel, 46,200 Scheffel Hafer zu 1 Rthlr. 8 Sgr. pro Scheffel, 8063 Ctr. Roheisen zu 1 Rthlr. 12 Sgr. pro Ctr., 602 Ctr. zersägte Kanonen zu 1 Rthlr. 16 Sgr. pro Ctr., 5760 Ctr. Stabeisen zu 2 Rthlr. 20 Sgr. pro Ctr., 2266 Dtzd. föhrene Planken zu 7 Rthlr. 9 Sgr. pro Dtzd. und 136 Dtzd. föhrene Bretter zu 2 Rthlr. 12 Sgr. pro Dtzd. Diese Gegenstände wurden von hier auf 53 Fahrzeugen versendet, 4 derselben gingen nach Norwegen, 20 nach England, 10 nach Preußen, 2 nach Rußland, 5 nach Holland, 7 nach Frankreich, 3 nach Lübeck, 1 nach Belgien und 1 nach Dänemark. Kein Preußisches Schiff ist in dem hiesigen Konsulat-Bezirke eingelaufen. Die Lootsen-Gebühren und Baken-Abgaben sind von Preußischen Schiffen eben so wie von den inländischen nach dem in der Königl. Verordnung vom 4. Mai 1858 festgesetzten Tarife zu erlegen. Die hiesigen Rhedereien besitzen überhaupt 15 Fahrzeuge, nämlich 4 Schooner, 8 Schaluppen und 3 Dampfschiffe. Die Gewerbs- und Fabrikthätigkeit anlangend, so findet sich hier bei einer Volksmenge von 4700 Menschen eine bedeutende Faktorei-Anlage aus mehreren größeren mechanischen Werkstätten, Eisenwerk und Werft bestehend. Das Eisenwerk mit Puddlings- und Schweißöfen, Walzenstraßen, Wasser- und Dampfhämmern verarbeitet das Roheisen mit Schwedischen Holzkohlen. Fabrikate sind: gewalzte Stabeisensorten, Winkeleisen und Kesselbleche, die letztgenannten von viel größerer Stärke und Zähigkeit als die besten „Low-Morreischen“, obgleich der Preis viel billiger ist. Die Messinghütte liefert Draht, Drahtbund, Lattun- und Schiffbleche von Kupfer und Münzmetall, namentlich von gleichen Dimensionen und Qualitäten wie die Englischen, obschon zu 5 pCt. billigeren Preisen. In den mechanischen Werkstätten mit dem Werft werden Gießereien, Maschinentheile, Maschinen (für Thier-, Dampf- oder Wasserkraft) gefertigt und auch Dampfschiffe mit Maschinen von 300 bis 400 Pferdekraft können hergestellt werden. In Betracht der ausgezeichneten Eisenbleche und guten Schiffskonstruktionen dürfte es nicht unrathsam sein, die Aufmerksamkeit auf diese Schiffsfabrikation zu lenken. Außerdem besitzt die Stadt mehrere Mehlmühlen, Sägewerke und Fabriken.

Tromsoe, im Januar. Wie gewöhnlich wurden wir auch 1861 mit Getreide von Rußland, und mit anderen Waaren von Hamburg, Bremen, Holland und England aus versehen. Im Verlaufe des letzten Jahres sind hier eingeführt:

			Pr. Rthlr.
33,750	Tonnen	Roggenmehl, à Tonne 4½ Rthlr.	151,875
835	„	Hafergraupen, à Tonne 9 Rthlr.	7,515
635	„	Weizenmehl, à Tonne 16 Rthlr.	10,160
363	„	Roggen, à Tonne 6 Rthlr.	2,178
250	„	Gerste, à Tonne 5 Rthlr.	1,250
105,200	Pfd.	Tabaksblätter, à Pfd. ½ Rthlr.	52,600
93,400	„	Kaffee, à Pfd. ¼ Rthlr.	23,350
65,160	„	Syrup, à Pfd. ⅙ Rthlr.	10,860
58,300	„	Zucker, raffinirt, à Pfd. ¼ Rthlr.	14,575
8,700	„	„ roh, à Pfd. ⅙ Rthlr.	1,450
23,500	„	Reis, à Pfd. 1/12 Rthlr.	1,958
8,100	„	Zwetschen, à Pfd. ⅛ Rthlr.	1,012
5,400	„	Feigen, à Pfd. ⅛ Rthlr.	675
5,700	„	Rosinen, à Pfd. ⅙ Rthlr.	950
25,680	„	Tauwerk, ungetheert, à Pfd. ¼ Rthlr.	6,420
4,402	„	„ getheert, à Pfd. ⅛ Rthlr.	550
23,000	Stück	Mauersteine, pro Mille 10 Rthlr.	230
17,000	„	Dachpfannen, pro Mille 20 Rthlr.	340
39,800	Tonnen	Steinkohlen, à Tonne ¾ Rthlr.	29,850
9,980	„	Salz, à Tonne 1¼ Rthlr.	12,475
3,166	Stück	Fuchsfelle, à Stück 3½ Rthlr.	11,081
423	„	Otterfelle, à Stück 9 Rthlr.	3,807
21,100	Pfd.	Fayence	Werth unbekannt.
19,235	„	Wein	
11,400	„	Spirituosa	
18,700	„	Leinenwaaren	
14,381	„	Baumwollenwaaren	

Aus Preußen und dem Zollverein wurde nichts eingeführt. Die wichtigsten Ausfuhrartikel unseres Platzes sind gewesen:

		Pr. Rthlr.
6,028	Tonnen Thran, à Tonne 18 Rthlr. .... welche nach Hamburg, Bremen und Holland verladen sind;	108,504
77,900	Waage getrocknete Fische, à Waage 1½ Rthlr. .... nach Rußland, Italien, Holland und Schweden verschifft;	97,375
1,557	Tonnen gesalzene Fische, à Tonne 3 Rthlr. .... nach Rußland verschifft;	4,671
120	Tonnen Heringe, à Tonne 5 Rthlr. .... nach Hamburg verschifft;	600
7,020	Pfd. Bockfelle, à Pfd. ⅕ Rthlr. .... nach Hamburg verschifft;	1,404
3,426	Stück Fuchsfelle, à Stück 4 Rthlr.	13,704
737	„ Otterfelle, à Stück 9⅛ Rthlr.	6,725
7,100	Tonnen Salz, à Tonne 1½ Rthlr. .... nach Rußland verschifft.	10,650

Im Ganzen besuchten 66 Schiffe im verflossenen Jahre unseren Hafen, — leider befand sich kein Preußisches darunter.

Jassy, Ende März. Der Rechnungsabschluß der hiesigen Moldauischen Landesbank für das erste Rechnungsjahr vom 1. September 1860 bis 31. Dezember 1861 weist die Bilanz in Aktiven und Passiven zum Gesammtbetrage von 355,401 Duk. 30 Pst. 9 Per. auf. Das Konto für zweifelhafte Forderungen, von der früheren Bank herrührend, ist mit 128,847 Duk. 9 Pst. 21 Per. in Anrechnung gebracht. Der reine Gewinn beläuft sich auf 19,024 Duk. 2 Pst. 4 Per. Nach den von dem Verwaltungsrathe getroffenen Bestimmungen ist Letzterer nach Absetzung des Vortrags für das Rechnungsjahr 1862 mit 10,297 Duk. 13 Pst. 24 Per. und nach weiterer Vertheilung von 340 Duk. 28 Pst. 10 Per. für Abschreibung auf erste Einrichtungskonto und von 469 Duk. 6 Pst. 10 Per. für Saldirung des Bankaktien-Anfertigungs-Konto mit 7916 Duk. 28 Pst. auf 14,646 Aktien als Dividende zur Repartition gelangt. Pro Aktie ergiebt sich hiernach 20 Piaster = 1 Rthlr. 21 Sgr. als Dividende. Das Gewinn- und Verlustkonto gleicht sich für den oben angegebenen Zeitraum mit 29,331 Duk. 32 Pst. 21 Per. aus.

Moskau, 13. März. Der Import bei dem hiesigen Niederlags-Zollamte betrug im Jahre 1861 7,676,182 Rubel, der Export 253,367 Rub., die Zolleinnahme 1,563,362 Rub. — Der Import im Allgemeinen war in diesem Jahre ein das Bedürfniß übersteigender. Diese Wahrnehmung läßt sich vielleicht nur dadurch erklären, daß ungeachtet der wenig trostreichen Aussichten im Anfange des Jahres Mancher, in der Erwartung, seine Konkurrenten dürften weniger importiren und für ihn der Absatz derselbe wie früher bleiben, möglichst mehr bezog als das Jahr vorher, eine von sehr Vielen getheilte Meinung. Im Ganzen hat die Einfuhr von ausländischen Industrie-Erzeugnissen gegen das vorhergegangene Jahr zugenommen, und sind auch aus dem Zollvereine an Seiden-, Wollen- und Baumwollenwaaren wieder ziemlich bedeutende Quantitäten eingeführt worden, doch möchten sie schwerlich zu vortheilhaften Preisen zu realisiren gewesen sein. — Im Allgemeinen war in allen Zweigen des Verkehrs eine totale Stockung und können sich die Verhältnisse, so lange die Bauernfrage nicht geregelt ist, auch nicht bessern, oder die Konsumtion nicht zunehmen. Die meisten Import-Artikel haben im verflossenen Jahre, mit Ausnahme einiger Gegenstände, wie Baumwolle und Farbewaaren, welche durch den Amerikanischen Krieg beeinflußt waren, nur Verlust gebracht. Die ineinandergreifenden Branchen unserer Baumwollen-Industrie kämpften und kämpfen noch jetzt mit großen Schwierigkeiten, indem den Metkalfabrikanten, Zitzdruckern und Händlern die Produktionspreise nicht bewilligt werden. Augenblicklich stehen die Erzeugnisse 20—25 pCt. unter dem Kostenpreise im Verhältnisse zur Rohwaare. Viele Spinnereien und Metkalfabriken werden deshalb aller Wahrscheinlichkeit nach zu Ostern schließen müssen. Schon im Laufe des verflossenen Jahres kamen viele Fallissements vor, und es ist zu befürchten, daß eine noch größere Zahl folgen wird. Durchgängig gehen die Gelder schlecht ein und zwingen auch Redlichgesinnte zur Einstellung ihrer Zahlungen. Der Geldmangel war während des ganzen Jahres, vorzüglich in den letzten Monaten, beispiellos groß. Der Zinsfuß für die ersten Wechsel ist 9 bis 10 pCt., und selbst zu diesem hohen Zins war es schwer, Geld zu finden. Eine unserer Haupt-Kalamitäten ist die Unsicherheit des Wechselkourses, aus diesem Grunde vermögen wir nicht mit großen Hoffnungen in die Zukunft zu sehen. Hoffentlich wird die Reichsbank den Fehler, den Cours künstlich zu halten, im entscheidenden Augenblicke aber zurückzutreten, in diesem Jahre nicht wiederholen. Diesem Umstande möchte größtentheils die enorme Einfuhr zuzuschreiben sein, die in der Ueberzeugung, daß der Cours gehalten würde, seiner Zeit beordert wurde und den Eignern später empfindlichen Schaden verursacht hat. Die Zahl der Handlungsreisenden war in diesem Jahre überaus groß, doch dürfte der Erfolg für sie wenig zufriedenstellend gewesen sein, indem die gänzliche Stockung aller Geschäfte den Unternehmungsgeist sehr lähmte.

Literatur.

Gewerbefreiheit und Freizügigkeit. Mit besonderer Berücksichtigung des Königreichs Sachsen und des Gewerbegesetz-Entwurfs von 1860, nach statistischen Quellen bearbeitet von Dr. Hermann Reetzsch. Dresden. Ch. G. Ernst am Ende. 1861.

Die volkswirthschaftliche Literatur der letzten Jahre hat sich mit besonderer Vorliebe den Fragen der Gewerbegesetzgebung zugewendet. Veranlassung hierzu boten die Reformen, welche in einzelnen Deutschen Staaten das Prinzip der Gewerbefreiheit mehr oder minder zu realisiren bestimmt waren. Indem die gewerblichen Verhältnisse auch des Königreichs Sachsen durchgreifender Veränderungen bedürftig erschienen, gaben sie dem Verfasser der vorliegenden Monographie Gelegenheit, in dem ersten Theile seiner Schrift die Kontroverse „Zünfte oder Gewerbefreiheit" im Allgemeinen zu besprechen. Ueber die Entstehung der Zünfte, das Konzessionswesen, die freien Gewerbe und Gewerbefreiheit ist in ansprechender Darstellung manches Neue beigebracht; diese und auch die übrigen Abschnitte: die Lehrzeit, die Hülfsarbeiter, die gewerbliche Niederlassung, Rechte und Pflichten der Handwerker, die Genossenschaften, Zünfte oder Gewerbefreiheit gewähren durch die eingehende Behandlung aller hier einschlagender Fragen, wie beispielsweise der Beschäftigung jugendlicher und weiblicher Arbeiter, des Rechts der Freizügigkeit, der Realrechte, einen vollständigen Ueberblick über das gewerbliche Leben nach seinen verschiedensten Richtungen. Der zweite Theil ist speziell der Reform der Sächsischen Gewerbegesetzgebung gewidmet. Die werthvollen statistischen Beläge tragen zur genaueren Kenntniß eines in gewerblicher Beziehung so wichtigen Theiles von Deutschland wesentlich bei.

Dem Wunsche des Verfassers, daß seine Arbeit zur weiteren Verbreitung richtiger Anschauungen über die Wichtigkeit und die segensreichen Wirkungen der Freiheit auf dem gewerblichen Gebiete beitragen möge, glauben wir Erfolg in Aussicht stellen zu dürfen.

Jahrbuch für Volkswirthschaft und Statistik. Herausgegeben von Otto Hübner. 6. Jahrgang, 2. Hälfte. Leipzig. Heinrich Hübner. 1861.

Die Hübner'schen Jahrbücher sind bereits früher in diesen Blättern besprochen worden. (Vergl. H. A. 1861. I. S. 226.) Nach Beseitigung der dem früheren Erscheinen des gegenwärtigen Bandes entgegenstehenden Hindernisse, ist es dem Verfasser zwar immerhin noch nicht gelungen, in

der 2. Hälfte des 6. Buchs neue statistische Nachrichten von allen Deutschen Staaten mitzutheilen, dennoch zeichnet sich auch dieser Jahrgang des allgemein als trefflich bekannten Werkes durch die Reichhaltigkeit des Mitgetheilten, wie durch die klare und übersichtliche Form der Anordnung aus. Eine schätzbare Arbeit ist vor Allem die auf 91 Seiten behandelte Kriminalstatistik Deutscher Länder mit den betreffenden Orts vorausgeschickten kurzen Angaben der materiellen und formellen strafrechtlichen Normen. Den Schluß des Bandes bildet eine Tabelle, enthaltend eine Ueberſicht der Finanzen Deutscher Staaten und nach den bekannt gewordenen Staatsrechnungen aufgestellt; sodann eine Uebersicht der von dem vorjährigen volkswirthschaftlichen Kongresse zu Stuttgart gefaßten Beschlüsse.

Die Legirungs- und Preisrechnung nach tausendtheiliger Gehaltsangabe, nebst einem Anhange über Dezimalen und einem anderen über Berechnung des Feingehalts ꝛc. der alten Münzen und einer Tabelle über die neuen. Für Schulen und Selbstunterricht bearbeitet von A. Stubba. Leipzig. Eduard Kummer. 1861.

Die Gesetze über das Münzwesen und das Münzgewicht vom 4. beziehungsweise 5. Mai 1857 haben dem Verfasser Veranlassung gegeben, die Legirungs- und Preisberechnung nach der nunmehrigen tausendtheiligen Gehaltsangabe mit weiterer dezimaler Abstufung zu behandeln, und namentlich hierbei das Rechnen mit Dezimalbrüchen in zahlreichen verschiedenen Fällen der Legirungsrechnung zu erläutern. Die kleine Schrift wird ihrer praktischen Bedeutung wegen ebenso leicht in Schulen Anwendung finden, als sich vorzugsweise im Geschäftsleben von Werth erzeigen, da sie besonders durch den Anhang II.: „Berechnung des Feingehalts, Fein- und Gesammtgewichts der alten Münzen nach der tausendtheiligen Gehaltsangabe und neuem Gewicht nebst einer Tabelle über die neuen Münzen" dem interessirenden Publikum die Vergleichung zwischen den gegenwärtig vorhandenen Münzsorten sehr erleichtert.

Ueber den Passage-Vertrag. Mit Berücksichtigung der Verhandlungen der Kommission zur Berathung eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs. Ein Vortrag gehalten von v. Willken, Appellationsgerichtsrath. Berlin 1861. Verlag von C. Heymann.

Der Kommission zur Vorberathung des seit dem 1. März d. J. bei uns in Kraft getretenen Deutschen Handelsgesetzbuchs gebührt das Verdienst, das Frachtgeschäft zur Beförderung von Reisenden, den sogenannte Passage- oder Ueberfrachtsvertrag wissenschaftlich erörtert, und durch die Aufnahme der hier einschlagenden Rechtsverhältnisse in das Handelsgesetzbuch (6. Titel. Art. 665 u. f.) eine bis dahin vorhandene Lücke in den Deutschen Partikulargesetzgebungen ergänzt zu haben. Die vorliegende Abhandlung unterwirft die Vorschläge der bezeichneten Kommission der Prüfung, insbesondere vom Standpunkt des Römischen und Preußischen Rechts aus; das gewonnene Resultat ist im Wesentlichen eine Uebereinstimmung mit den nunmehr zum Gesetz erhobenen Entwurfsbestimmungen, wobei der Verfasser allerdings hofft, daß einzelne noch vorhandene Mängel durch die Praxis und durch die gesetzliche Weiterentwickelung der fraglichen Materie bald werden Abhülfe finden. Schon durch die in dieser Richtung gegebenen Andeutungen verdient der Vortrag des Herrn v. Willken Beachtung, mehr noch durch die eingehende dogmatische Behandlung der an sich schwierigen Frage, welcher bei dem jetzigen Verkehrsleben zwischen den Nationen aller Welttheile für Person und Vermögen große Wichtigkeit innewohnt.

Adreßbuch des Großhandels und Fabrikstandes in Deutschland und der Oesterreichischen Monarchie. 2. Auflage. Von H. Rudolph. Leipzig. H. Rudolph's Selbstverlag 1861.

So wenig das von demselben Verfasser herausgegebene Ortslexikon von Deutschland des näheren Nachweises der Nützlichkeit bedarf, so wenig kann in Zweifel gezogen werden, daß das vorliegende „Adreßbuch" dem Deutschen Großhandel und Fabrikstand in hohem Grade willkommen sein wird. Die alphabetische Reihenfolge der geographischen Namen umschließt, wiederum nach den Buchstaben des Alphabets geordnet, die einzelnen Firmen nebst einer kurzen Angabe des betriebenen Geschäfts, und erstreckt sich auch auf alle Bank-, Kommissions-, Speditions-, Agentur-, Export- und Import- ꝛc. Geschäfte, so wie auf die Adressen bewährter Rechtsbeistände. Soweit ohne unmittelbaren Gebrauch die Einsicht des Werks zum Urtheil darüber berechtigt, ist das Streben nach möglichster Vollständigkeit von Erfolg begleitet gewesen. Wie das Ortslexikon, so umfaßt auch dieses Nachschlagewerk unter den Deutschen Bundesstaaten die außerdeutschen Besitzungen Preußens und Oesterreichs.

Die kaufmännische Buchführung von G. D. Augspurg. 3 Thle. Bremen. Verlag von A. D. Geisler. 1852 bis 1861.

Das höchst umfangreiche Werk hat mit dem Ende vorigen Jahres erschienenen dritten Theile seinen Abschluß gefunden. Zum Lehrbuch, wie zum Selbstunterricht in allen Zweigen der kaufmännischen Buchführung bestimmt, behandelt dasselbe in dem ersten Theile die Theorie der Buchführung und zwar erstens in ihren allgemeinen Grundsätzen, sodann in der systematischen oder doppelten Buchhaltung. Hieran schließt sich in dem zweiten und dritten Theile in großen Hauptabschnitten die Darstellung der Bücher, die Anwendung der Bücher und endlich die Anwendung der Buchführung auf den Geschäftsgang an. Die Absicht des Verfassers war es, dem angehenden Geschäftsmanne eine Anleitung zu geben über alle Verhältnisse, welche in das Bereich des eigentlichen Großhandels gehören, richtig Buch zu führen, und eine klare Uebersicht über die von anderen geführten Bücher zu gewinnen, gleichzeitig aber auch aus dem Schatze der eigenen reichen Erfahrungen eine praktischere Buchführung den reifer gebildeten Kaufleuten anzugeben. Wir glauben, daß die vorgesteckten Ziele in jeder Hinsicht erreicht sind, und erachten das Werk für um so mehr empfehlenswerth, als es neben seiner Bedeutung für das Verkehrsleben zur Ausbildung und Vervollkommnung der Wissenschaft einen reichen Beitrag geliefert hat.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 11 und 12 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von Moser, Geh. Regierungsrath und Jordan, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag. Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches  Handelsarchiv.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Wochenschrift
für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 20. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). **16. Mai 1862.**

Ergebnisse der Preußischen Post- und Telegraphen-Verwaltung in den Jahren 1858 bis 1860.

1. Postwesen.

Der dreijährige Abschnitt von 1858 bis 1860 bildet den Abschluß eines Jahrzehntes, in welchem eine wichtige Entwickelungszeit der Preußischen Staats-Postanstalt liegt. Jenem Jahrzehnt gehören an: die auf dem Allerhöchsten Erlasse vom 19. September 1849 beruhende Neubildung der Verwaltungsbehörden des Postwesens, die gleichmäßige Postgesetzgebung durch Einführung des Gesetzes vom 5. Juni 1852 und die völlige Umgestaltung der postvertragsmäßigen Beziehungen zu fremden Staaten, in Folge der Gründung des Deutschen Postvereins. Daneben führte die rege Entwickelung des Verkehrs- und Kulturlebens zu einem bedeutenden Aufschwunge in der Benutzung der Postanstalten, zu immer neuen Verzweigungen in den jenen Zwecken gewidmeten Einrichtungen und zu einer ausgiebigeren Verwerthung derselben. In welchem Maße die Erweiterung des Postbetriebes und des Postverkehrs stattgefunden hat, geht aus den folgenden statistischen Angaben hervor.

Es betrug:

a) die Zahl der Postämter und Postexpeditionen:

im Jahre 1858	....	1979
» 1859	....	2010
» 1860	....	2089
in den Jahren 1855—57	durchschnittlich	1890
» » 1852—54	»	1795
» » 1849—51	»	1727;

b) die Meilenzahl, welche zurückgelegt wurde:

Im Jahre	von den gewöhnlichen Posten.	auf Eisenbahnen überhaupt.	auf Eisenbahnen mit ambulanten Büreaus.	zwischen den Bahnhöfen und Posthäusern.
1858	4,367,520	1,584,797	1,189,999	106,078
1859	4,377,799	1,817,975	1,338,161	109,468
1860	4,424,088	1,876,424	1,382,633	117,125
1855—57 durchschnittlich	4,195,745	1,310,342	1,023,465	93,068
1852—54 »	3,911,263	977,286	796,339	80,690
1849—51 »	3,334,784	.	.	.
1837, wo im Preußischen Staatsgebiete keine Eisenbahn bestand	2,050,680	.	.	.

c) die Gesammtzahl der Sendungen aller Art:

im Jahre 1858	....	146,611,104
» 1859	....	153,128,134
» 1860	....	159,949,715
in den Jahren 1855—57	durchschnittlich	127,089,144
» » 1852—54	»	96,290,264
» » 1849—51	»	75,572,793,

im Einzelnen:

Der gewöhnlichen und rekommandirten Briefe (Kreuzbände und Briefe mit Waarenproben eingeschlossen).		Der Packete ohne Werthsangabe.		Der Briefe und Packete mit Geld- oder sonstiger Werthsangabe (Sendungen unter baarer Einzahlung und unter Postvorschuß eingeschlossen).	
im Jahre 1858	124,450,346	im Jahre 1858	12,464,686	im Jahre 1858	9,696,072
„ „ 1859	129,905,646	„ „ 1859	12,798,279	„ „ 1859	10,424,209
„ „ 1860	135,377,086	„ „ 1860	13,765,336	„ „ 1860	10,807,293
in den Jahren 1855—57 durchschn.	107,945,282	in den Jahren 1855—57 durchschn.	10,833,719	in den Jahren 1855—57 durchschn.	8,310,143
„ „ „ 1852—54 „	81,348,622	„ „ „ 1852—54 „	8,484,831	„ „ „ 1852—54 „	6,456,810
„ „ „ 1849—51 „	64,647,448	„ „ „ 1849—51 „	6,562,623	„ „ „ 1849—51 „	4,362,722

d) der Werthbetrag der deklarirten Sendungen (einschließlich der Geldabwickelungen durch baare Einzahlungen und Postvorschüsse):

	Rthlr.
im Jahre 1858	1,402,600,935
„ 1859	1,346,413,629
„ 1860	1,192,939,069
in den Jahren 1855—57 durchschnittlich	1,121,703,380
„ „ 1852—54 „	874,969,855
„ „ 1849—51 „	630,955,379

e) die Zahl der Reisenden auf den gewöhnlichen Posten:

im Jahre 1858	3,140,124
„ 1859	3,157,150
„ 1860	3,053,595
in den Jahren 1855—57 durchschnittlich	3,238,008
„ „ 1852—54 „	2,574,435
„ „ 1849—51 „	2,017,744

ungleich mehr, als vor Eröffnung der ersten Eisenbahn, aber auf sehr viel kürzeren Strecken;

f) das Personal und Material zur Verwaltung und zum Betriebe:

Im Jahre	Personal, ausschließlich der Posthalter und Postillone: im Ganzen.	darunter Landbriefträger.	Posthaltereien: Anzahl der Stellen.	Postillone.	Postpferde.	Postwagen und Schlitten, Eigenthum des Staats.	der Posthalter.
1858	14,338	4174	1074	4363	13,003	3154	5931
1859	14,827	4268	1065	4303	12,605	3243	5988
1860	15,471	4427	1082	4206	12,362	3330	5816
1855—57 durchschnittlich	12,981	3778	1051	4265	13,051	2814	5894
1852—54 „	8,268	2605	1016	4126	12,327	2212	5823
1849—51 „	7,189	1854	1011	4338	12,462	1521	5481

Seit 1850 hat sich die Zahl der Briefpostgegenstände um 115 Prozent, der gewöhnlichen Packete um 90 Prozent, der Briefe und Packete mit deklarirtem Werthe um 115 Prozent vermehrt, die Gesammtzahl der Postsendungen ist um 113 Prozent, das Verwaltungs- und Betriebspersonal um 71 Prozent, die Zahl der Postanstalten um 21 Prozent gestiegen. Die im Jahre 1858 stattgehabte Ermittelung des Antheilverhältnisses an der Fahrpost-Einnahme des Deutschen Postvereins aus dem gegenseitigen Verkehr hat bestätigt, wie überwiegend dabei die Preußische Postverwaltung betheiligt ist, indem dieselbe allein mit 35½ Prozent interessirt, während die sämmtlichen übrigen Glieder des Postvereins, einschließlich aller Kaiserlich Oesterreichischen Kronländer, zusammengenommen 64½ Prozent in Anspruch zu nehmen haben.

Ende 1858 betrug die Länge der von Preußischen Posten benutzten:

chaussirten Straßen......... 2830 Meilen
und
unchaussirten Straßen....... 1499 „

Jede einzelne der chaussirten Meilen wurde im Durchschnitt täglich beinahe viermal, der unchaussirten Meilen täglich über zweimal von regelmäßigen Posten befahren; im Regierungsbezirk Köln wurde jede Meile Poststraße täglich fünf-

mal, im Regierungsbezirk Gumbinnen zweimal im Postdienste zurückgelegt. Jede Meile der Preußischen Eisenbahnen wurde im Durchschnitt täglich siebenmal von Posttransporten befahren.

Der fast bei allen Zweigen des Postverkehrs wahrnehmbaren Zunahme in den einzelnen Jahren der letzten Verwaltungsperiode steht ein Rückzug nur bei der Anzahl der Postreisenden und bei der Höhe des Werthbetrages — nicht der Stückzahl — der deklarirten Sendungen gegenüber. Die Verringerung der Zahl der Postreisenden ist überwiegend der vermehrten Ausdehnung der Eisenbahnanlagen, sowie der zunehmenden Entwickelung der Privat-Fuhranstalten beizumessen. Die Abnahme des Werthbetrages der deklarirten Sendungen mag, gegenüber der stattgehabten Zunahme der Anzahl dieser Sendungen, ihren Grund in den vielfach abweichenden Bewegungen und Unternehmungen auf dem Gebiete der größeren Geldmärkte haben.

In den gesetzlichen Grundbestimmungen über das Postwesen ist durch das Gesetz vom 21. Mai 1860 die wesentliche Aenderung eingetreten, daß der Postzwang für gewöhnliche Packete, für ungemünztes Gold und Silber, Juwelen und Pretiosen aufgehoben und für Zeitungen und Anzeigeblätter auf politische Zeitungen beschränkt worden ist; zugleich ist Jedermann die Befugniß eingeräumt, Gegenstände, welche dem Postzwange nicht unterworfen sind, gegen Bezahlung mit unterwegs gewechselten Transportmitteln oder zwischen bestimmten Orten mit regelmäßig festgesetzten Abgangs- oder Ankunftszeiten zu befördern.

In Betreff der Einrichtung regelmäßiger Privatpersonen-Fuhrwerke ohne Pferdewechsel sind ebenfalls weitere Erleichterungen zugelassen worden. Das Gesetz vom 5. Juni 1852 verleiht der Postverwaltung die Befugniß, dergleichen Fuhr-Unternehmungen bei Anwendung eines höheren Personengeldes als von 2½ Sgr. pro Meile im Wege der Konzession zuzulassen. Von dieser Befugniß hat die Verwaltung im Interesse des Privat-Fuhrgewerbes und der weniger bemittelten Klassen der Reisenden einen ausgedehnten Gebrauch gemacht und ursprünglich lästige Schranken und Formen der Konzessions-Nachsuchung und Ertheilung fallen lassen. Bis Anfang 1861 war die Anzahl solcher Fuhranstalten auf 114 gestiegen; freilich entstehen dieselben nur auf Strecken oder Routen, wo ein belebterer Reiseverkehr entschiedenen Gewinn verspricht, während die Unterhaltung der Personen-Postverbindungen auf den weniger frequenten und um so viel kostspieligeren Coursen der Postverwaltung nicht streitig gemacht wird.

In Bezug auf das Rechtsverhältniß der Post zu den Eisenbahnen ist bei Einschränkung des Postzwangs durch das Gesetz vom 21. Mai 1860 zugleich das Erforderliche vorgesehen, um die Verbindlichkeit der Eisenbahngesellschaften zum unentgeltlichen Transport von Postsendungen auch für die Zukunft im Einklang mit den bisherigen Grundsätzen zu sichern.

Hinsichts der Bestimmungen über die Portotaxe fällt in das letzte Jahr die Vorbereitung eines Gesetzes Behufs Erleichterung der Taxe für die ins Gewicht fallenden Schriftensendungen; das betreffende Gesetz findet vom 1. Mai 1861 ab Anwendung. Mit dem Schlusse des Jahres 1860 hat der sehr fühlbar gewesene Unterschied der Prokuragebühren für Postvorschüsse im Inlande und im Vereinsverkehr aufgehört, indem die niedrigere Vereinsgebühr auch für den internen Postverkehr angenommen worden ist.

Das Reglement zum Gesetze über das Postwesen vom 27. Mai 1856 ist, um dasselbe in thunlichster Uebereinstimmung mit den für den Postvereins-Verkehr geltenden Grundsätzen zu erhalten, einer Revision unterworfen und in neuer Fassung vom 21. Dezember 1860 erlassen worden[1]). Durch dasselbe ward unter Anderem die bisher auf rekommandirte Briefe beschränkte Einrichtung, daß der Absender die eigene Quittung des Adressaten (einen Rückschein) von der Postanstalt verlangen konnte, auf jede Art von Fahrpostsendungen ausgedehnt, und gleichzeitig Vorsorge für eine erleichterte Bestellung der Packete und Begleitbriefe getroffen. Als die durchgreifendste Verkehrs-Erleichterung kann die Vereinfachung der früher bestandenen Grundsätze über die Anwendbarkeit der Versendung unter Kreuz- oder Streifband bezeichnet werden; das neue Reglement hat darin viele Zweifel beseitigt und den Versendern größeren Spielraum gewährt.

In Betreff der Gebühren für die Personen-Beförderung ist eine abermalige Erhöhung für nothwendig befunden und vom 1. Januar 1858 ab das Personengeld bei den von Kondukteuren begleiteten Personenposten bis auf Weiteres auf 7 Sgr. pro Meile, statt des früheren Satzes von 6 Sgr., festgesetzt worden. Es lag dabei die Absicht zum Grunde, die Einnahme in ein günstigeres Verhältniß zu den in Folge der Theuerung der Posthalterei-Bedürfnisse gestiegenen Ausgaben für die Beförderung der Reisenden zu setzen. Ob die Maßregel vollständig den erwarteten Erfolg gehabt hat, läßt sich nicht mit genügender Sicherheit bestimmen, weil in dieselbe Epoche zugleich die Eröffnung wichtiger Eisenbahnen und die Vermehrung der Privatpersonen-Fuhrwerke fallen, welche ohne Zweifel auf die in den letzten Jahren fortwährend zurückgehende Post-Personengeld-Einnahme von wesentlichem Einflusse gewesen sind.

Was die Ausgaben der Staatskasse für die Posthaltereien anbetrifft, so haben dieselben betragen:

---

1) S. Hand.-Arch. 1861 I. S. 110.

	1858. Rthlr.	1859. Rthlr.	1860. Rthlr.	1855—57. durchschnittlich Rthlr.	1852—54. durchschnittlich Rthlr.	1849—51. durchschnittlich Rthlr.
1) an Meilengeldern für die Beförderung der Hauptwagen und Beichaisen	3,563,543	3,555,328	3,481,103	3,477,666	2,957,301	2,813,101
2) an kontraktlich bedungenen Theuerungs-Zuschüssen bei steigenden Getreidepreisen	291,259	287,147	231,670	267,843	198,502	37,884
3) an extraordinairen, im Gnadenwege bewilligten Unterstützungen	63,767	94,929	46,564	166,414	26,089	14,513

Die hohen Futterpreise übten, namentlich in den beiden ersten Jahren dieser Verwaltungs-Periode, einen ungünstigen finanziellen Einfluß aus. Auch die allmälig eingetretene Erhöhung des Arbeitslohns wirkte nachtheilig auf die Ertrags-Resultate der Posthaltereien ein. Eine Folge hiervon war, daß bei den neuen Kontraktschließungen die Forderungen der Posthalter sich steigerten, und daß in den meisten Fällen höhere Bezahlungssätze zugestanden werden mußten. Mitunter sind auch von einzelnen Unternehmern, im Bewußtsein des großen Mangels an Konkurrenz, übertriebene Forderungen hartnäckig behauptet worden. Im äußersten Falle schritt die Postverwaltung zur Einrichtung und Administration der Posthaltereien für unmittelbare spezielle Rechnung des Staats, um nicht auf ungerechtfertigte Forderungen einzugehen und nicht das Beispiel zuzulassen, daß die Postverwaltung sich jeder noch so unverhältnißmäßigen Forderung fügen müsse. Für unmittelbare Rechnung wurden Anfang 1861 14 Posthaltereien geführt.

Der Zustand der Posthaltereien kann im Allgemeinen als ein befriedigender bezeichnet werden. Welches Objekt dieselben, trotz der bedeutenden Ausdehnung der Eisenbahn-Verbindungen, auch heute noch in den Betriebsmitteln der Post bilden, erhellt daraus, daß die Zahl der Postpferde sich gegenwärtig noch auf 12,362 beläuft und nur 1869 Stück weniger als vor pptr. 20 Jahren beträgt. Die Zahl der Postverbindungen — außerhalb der Eisenbahn-Routen — belief sich im Jahre 1860 auf 3127; im Jahre 1839 bestanden 1795 Postverbindungen. Die jetzigen durchlaufen allerdings kürzere Strecken, wiederholen sich aber auf denselben auch viel häufiger. Die kleineren Postverbindungen dringen immer mehr in diejenigen Distrikte ein, welche früher noch zu den abgelegenen gerechnet wurden.

Ein erfolgreich wirkendes Hülfs-Institut besitzt die Post in der Landbriefbestellung, welche mit weiterer Pflege erfreulich größere Fortschritte macht. Es betrugen aus diesem Geschäftszweige:

	1858	1859	1860
a) die Einnahmen Rthlr.:	455,530	509,944	520,633
b) die Ausgaben »	470,111	484,411	509,131

Im Jahre 1860 waren 4427 Land-Briefträger beschäftigt; ihre Zahl betrug im Jahre 1850 erst 1868. Ueber den bisherigen Meistbetrag der Löhnung von 120 Rthlr. jährlich hat in neuerer Zeit öfter hinausgegangen werden müssen, um bei der allgemeinen Steigerung des Arbeitslohns und bei der Vervielfältigung der Erwerbs-Gelegenheiten geeignete Personen für den gedachten Dienst zu erhalten. Bei fortschreitender Vervollkommnung hat das Landbriefträger-Institut alsbald mit Nutzen für noch andere Zwecke, als für die Bestellung der mit den Posten von weiterher angelangten Korrespondenz nach dem flachen Lande, verwendet werden können, z. B. zur Einsammlung der von den Landbewohnern abzusendenden, vom nächsten Postorte ab weitergehenden Briefe, zur unmittelbaren Besorgung der Korrespondenz der in demselben Bestellbezirke angesessenen ländlichen Gemeinden unter einander, und zur Vermittelung des Lokalverkehrs derselben mit dem Hauptorte des Bezirks; insbesondere ist der zuletzt erwähnte Verkehr, bei dem auch die Gerichts- und Verwaltungsbehörden in vielen Bezirken nicht unwesentlich betheiligt sind, in Folge der wachsenden engeren Verknüpfung der Beziehungen zwischen Stadt und Land im Zunehmen begriffen und erheischt erweiterte Vorkehrungen.

In Betreff der Bestellung der Briefe an den Bestimmungsorten wurde fortgesetzt darauf hingewirkt, daß die angekommenen, zu bestellenden Briefe ꝛc. an Einwohner im Orte der Postanstalt in möglichst kurzen Fristen in die Wohnungen der Adressaten abgetragen wurden. Auch Hinsichts der Bestellung der Packete in größeren Orten sind die Einrichtungen im Fortschritt begriffen.

Die Stadtpost-Anstalt in Berlin, deren Geschäftskreis die Bestellung der von außerhalb angekommenen Briefe, die Vermittelung des Briefverkehrs im Orte und die Einsammlung der nach außerhalb gehenden Briefe umfaßt, hat mehrere Verbesserungen im Betrieb erfahren. Die Stückzahl der in Berlin bestellten Briefe (exkl. der Gratis-Bestellungen für hiesige Gerichtsbehörden) betrug im Jahre 1860:

a) Briefe von außerhalb...	4,669,662
b) Briefe aus Berlin.....	2,603,725
zusammen	7,273,387

dazu die Zahl der Gratis-Bestellungen für hiesige Gerichtsbehörden.......	974,766
Summa	8,248,153

Hiernach wurden täglich 22,598 Briefe in Berlin bestellt, darunter aus Berlin selbst (exkl. der Briefe von Gerichtsbehörden) 7133. Die Zahl der Briefträger betrug — die wechselnden Hülfeleistungen ungerechnet — etatsmäßig 215; der Stadtpost-Boten 70, der Stadtpost-Expeditionen 10, außer den auf den verschiedenen Eisenbahnhöfen befindlichen 5 Post-Expeditionen; die Zahl der Briefkasten 158.

Die Vervielfältigung und Vervollkommung der Beförderungs- und Bestellungs-Einrichtungen hat die Schnelligkeit in der Ueberkunft der Sendungen gesteigert, ohne der Zuverlässigkeit Eintrag zu thun. Den Sicherheits-Vorkehrungen wurde nach wie vor besondere Sorgfalt zugewendet. Die stattgehabten Verluste und Entwendungen von Werthsachen sind in dem Verlaufe der Jahre sehr verschieden. Im Durchschnitt der Jahre 1858 bis 1860 haben die definitiven Ausgaben für Erfüllung der gesetzlichen Garantie-Verpflichtung der Post-Anstalt, nach Abrechnung der bis jetzt wieder erlangten Beträge, nur die im Vergleich zu dem Umfange des durch die Post vermittelten Geldverkehrs geringe Summe von pptr. 9000 Rthlr. jährlich betragen.

Bedenklicher ist die, allerdings auch in anderen Ländern hervorgetretene Erscheinung des öfteren Abhandenkommens gewöhnlicher undeklarirter Briefe, über die ein spezieller Nachweis von der Post nicht geführt werden kann. Wenn auch ein Theil der Briefverluste, welche der Post zur Last gelegt werden, jedenfalls in anderen, der Post fremden Verhältnissen seine Entstehung findet, so beweisen doch die vorliegenden Thatsachen genügend, daß viele dieser Verluste durch untreue Hände im Bereiche der Post-Verwaltung verschuldet worden sind. Solche in der Regel stärkeren Briefe werden zum Theil in der Voraussetzung unterschlagen, daß dieselben Werth-Einlagen enthalten; der im Publikum leider noch sehr verbreitete Gebrauch, den Werthinhalt, trotz der billigen Gebühren, nicht zu deklariren oder die Rekommandation ersparen zu wollen, vermehrt die Versuchung zu solchen Unterschlagungen. Obwohl bei der Annahme der Beamten und Unterbeamten der Postverwaltung große Vorsicht geübt wird, so ist doch nicht zu vermeiden, daß unter einem so bedeutenden Personal (im Jahre 1860 waren allein im technischen Postdienste gegen 15,000 Personen beschäftigt) manche von Charakter schwache oder schwankende Subjekte sich befinden, welche alsdann der herantretenden Versuchung nicht widerstehen können. So schwierig es ist, dergleichen Unterschlagungen schnell und sicher auf die Spur zu kommen, so sehr erheischt die Abwendung derselben die dringendste, eingehendste Vorsorge der Verwaltung. Eine umfassende Untersuchung, welche im Jahre 1859 durch mehrere, zu diesem Zweck besonders beauftragte Kommissarien vorgenommen wurde, gab Veranlassung zu einer Reihe von Maßregeln, welche hauptsächlich eine schärfere Ueberwachung der Brief-Manipulation bei den verschiedenen Expeditionsstellen, eine genauere Verfolgung der einzelnen zur Sprache kommenden Verlustfälle und eine wirksame Einschränkung des Gebiets bezweckten, auf welchem der schuldige Theil zu finden sei. Insofern die stattgehabten speziellen statistischen Aufzeichnungen, nach welchen im Jahre 1859 2030, im Jahre 1860 hingegen nur 1641 Reklamationen wegen abhanden gekommener Briefe stattgehabt haben, ein Urtheil zu begründen vermögen, scheinen die getroffenen Maßregeln von Erfolg gewesen zu sein.

In dem technischen Betriebsmodus und der inneren Einrichtung der Post-Anstalten hat es bemerkenswerther Veränderungen nicht bedurft. Von Wichtigkeit waren die Erfahrungen, welche bei der im Jahre 1859 stattgehabten theilweisen Formirung der Feldpost-Anstalten in Absicht auf die praktische Erprobung der Vorschriften der Instruktion für den Feldpostdienst vom 1. Mai 1854 gemacht worden sind. Mit Rücksicht auf diese Erfahrungen ist die fragliche Instruktion von Kommissarien des Kriegs-Ministeriums und der Post-Verwaltung, unter Benutzung der Vorschläge der General-Kommandos, Intendanturen und Feldpost-Aemter, einer Revision unterworfen worden.

(Schluß folgt.)

Statistik.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Kiel für 1861.

(Im Auszuge.)

Einfuhr.

Die hauptsächlichsten Artikel, welche im Laufe des Jahres 1861 sowohl see- als landwärts vom Auslande hier eingeführt worden sind, bestanden in:

Baumwollenwaaren, gefärbte	metr. Pfd.	46,327
ungefärbte	„	46,223
Baumwollengarn, gefärbtes	„	6,240
ungefärbtes	„	175,342
Branntwein	Viertel	5,159
davon 275 Viertel von St. Croix.		
Kaffee	metr. Pfd.	649,691
Eisen in Stangen und Bändern	„	1,232,151
Fayence	„	78,811
Hanf	„	86,259
Holzwaaren, Balken, Bretter und Latten	Kbfß.	761,121
Kohlen, Steinkohlen	Tonnen	125,330
Kornwaaren, als Gerste	Preuß. Schfl.	12,818
davon 12,253 Schfl. von Hamburg,		
565 „ „ Schweden,		
Hafer	„	9,906
davon 5846 Schfl. von Rußland,		
4060 „ „ Schweden,		
Roggen	„	240,240

davon 199,789 Schfl. von Preußen gegen 92,354 im J. 1860,
1,268 „ „ Altona,
821 „ „ Mecklenburg,
38,362 „ „ Rußland.

Leinenwaaren, gebleichte und ungebleichte	metr. Pfd.	105,275
Obst, getrocknetes	„	161,232
Oele, Hanföl	„	156,182
andere Oele	„	71,839
Papier	„	84,434
Reis	„	267,004
Salz, raffinirt	Tonnen	5,411
Steinsalz	metr. Pfd.	752,130
Seidenwaaren	„	3,337
Stahl	„	35,142
Syrup	„	204,267
Tabak, Blätter und Stengel	„	274,518
Cigarren	„	6,294
Thee	„	15,718
Theer	Tonnen	494
Thran	„	60
Wollenwaaren, gewalkte und andere	metr. Pfd.	55,695
Wein, in Fässern	Viertel	22,296
in Flaschen	Flaschen	7,992
Zucker, Rohzucker	metr. Pfd.	999,856
raffinirter	„	47,616

Von den vorstehend verzeichneten Artikeln wurden importirt:
Eisen von England und Schweden,
Salz und Steinkohlen von England,
Holzwaaren und Theer von Schweden, Finnland und Preußen,
Tabaksblätter und Stengel meistentheils aus Bremen und alle übrigen Artikel fast ausschließlich auf dem Landwege von Hamburg-Altona.

Die Betheiligung des Zollvereins bei diesen Importen ist leider nicht zu ermitteln, da alle Waaren von dorther über Hamburg transitiren und der Ursprungsort derselben hier bei der Verzollung nicht weiter in Betracht gezogen wird.

Ausfuhr.[1])

Die wichtigsten Artikel, welche im Jahre 1861 unter Zollklarirung, sowohl see- als landwärts, von hier nach dem Auslande ausgeführt worden sind, bestanden in:

Amidam nach Lübeck und Norwegen	metr. Pfd.	34,507
Branntwein	Viertel	1,130
Butter nach England, Norwegen, Hamburg und Altona	„	643,055
Felle von Kälbern und Schafen, getrocknete ..	metr. Pfd.	359,395
frische, gesalzene nach Hamburg, Altona und Lübeck.	„	48,009
Fleisch und Speck, gesalzen und geräuchert nach Altona, Hamburg, Norwegen und Schweden	„	87,413
Gerste nach Altona, Bremen, Holland, Norwegen, Preußen und Rußland	Preuß. Schfl.	22,315
Hafer nach Altona	„	1,198
Häute von großem Rindvieh und Pferden ...	metr. Pfd.	2,697
Holzwaaren	Kbfß.	58,137
Käse nach Mecklenburg, Norwegen, Schweden, England und Lübeck	metr. Pfd.	170,855
Knochen nach England und Altona	„	424,646
Lumpen nach Hamburg und Altona	metr. Pfd.	157,084
Oel, Rüböl nach Norwegen und Lübeck	„	94,363
Oelkuchen nach England und Belgien	„	1,000,620
Pferde nach Altona, Wandsbeck, Hamburg, Hannover, Lauenburg, Mecklenburg, Preußen, Braunschweig u. Sachsen	Stck.	307
Rappsaat nach Altona, Belgien, Holland u. Schweden	Schfl.	20,289
Roggen nach Bremen, Hamburg, Lübeck, Norwegen, Preußen und Schweden	„	33,335
Weizen nach Hamburg, Lübeck, Belgien, Preußen, England, Holland und Norwegen	„	257,695
Wolle nach Altona und Hamburg	metr. Pfd.	45,460

Der durch das Königl. Patent vom 15. März 1844 eingeführte Zolltarif, mit den durch die Königl. Patente vom 28. Januar und 9. Dezember 1846, 9. Juni 1847, vom 5. Mai und 26. Juli 1853 stattgefundenen Aenderungen, ist noch in Kraft und sind im Laufe des Jahres 1861 keine wesentlichen Aenderungen eingetreten.

Schifffahrt.

Der Schiffsverkehr in unserem Hafen, welcher seit mehreren Jahren ununterbrochen im Zunehmen begriffen war, ist im Jahre 1861 leider wieder merklich gegen das Jahr 1860 zurückgeblieben; es klarirten nämlich an der hiesigen Zollstätte:

	3145 Segelschiffe zu	45,878	Kommlst.,
und	532 Dampfschiffe mit	3,936	„ Gütern,
zusammen	3677 Schiffe zu	49,814	Kommlst.,

gegen

	3708 Segelschiffe		
und	555 Dampfschiffe,		
zusammen	4263 Schiffe zu	62,415¾	Kommlst.

im Jahre 1860.

Nach den verschiedenen Ländern vertheilen sich die hier klarirten Schiffe folgendermaßen, als:

a) Segelschiffe.

41	Preußische mit	1,066	Kommlst.,
9	Englische mit	820½	„
2	Hamburgische mit ..	40	„
26	Hannoversche mit ..	564¾	„
15	Holländische mit ...	517	„
1	Lübecker mit	89½	„
3	Mecklenburgische mit	235	„
1	Norwegisches mit ..	48	„
1	Oldenburgisches mit	19½	„
36	Russische mit	3,304	„
72	Schwedische mit ...	3,926½	„
2938	inländische mit	35,247¼	„

b) Dampfschiffe.

1	Englisches mit	41	Kommlst.,
1	Schwedisches mit ..	46	„
31	Norwegische mit ...	68	„
499	inländische mit	3,781	„
3677	Schiffe mit	49,814	Kommlst.

Außerdem haben 4 Kaiserlich Russische und 1 Königlich Schwedisches Kriegsdampfschiff den hiesigen Hafen besucht.

Die lediglich mit Passagieren fahrenden Dampfschiffe sind hier nicht mit inbegriffen, indem dieselben der Zollklarirung nicht unterworfen sind und daher deren Zahl nicht genau angegeben werden kann.

[1]) M. vgl. die Bemerkung im vorjährigen Bericht, H.-A. 1861 S. 10 (Spalte 1 Z. 20 u. ff.).

Die Rhederei Kiels umfaßte ultimo Dezember 1861:

1	Fregatte	von	159½	Kommlst.
1	Brigg	„	100	„
1	Schoonerbrigg	„	62½	„
1	Dreimastschooner	„	80½	„
8	Schooner	„	540	„
1	Jachtgaleasse	„	33½	„
14	Jachten	„	198½	„
27	Fahrzeuge	von	1174½	Kommlst.

gegen 23 Fahrzeuge ultimo Dezember 1860.

Für eine baldige Vergrößerung der Kieler Rhederei scheint noch immer wenig Aussicht vorhanden zu sein; dessenungeachtet hat auf den sämmtlichen hiesigen Schiffswerften während des verflossenen Jahres erfreulicherweise eine sehr rege Thätigkeit geherrscht, da den Baumeistern nicht allein zahlreiche Aufträge von anderen inländischen Hafenplätzen zugegangen, sondern auch bereits Schiffe für Hamburger Rechnung bei denselben erbaut worden sind.

Veränderungen in den bestehenden Schiffsabgaben- und Quarantaine-Bestimmungen haben im verflossenen Jahre nicht stattgefunden.

Durchfuhr.

In dem Transitoverkehr des Jahres 1861 giebt sich bedauerlicherweise wieder ein Rückgang dem vorhergehenden Jahre gegenüber kund, wozu namentlich die zu Anfang des Jahres koursirenden Kriegsgerüchte beigetragen haben mögen, indem damals manche Absender ihre Waaren über Lübeck und Wismar, statt wie sonst über Kiel, dirigirten.

Es transitirten über hier:

	1861. metr. Pfd.	gegen 1860. metr. Pfd.
nach Copenhagen	6,749,783	6,511,217
„ anderen Orten im Königreich	6,548,358	7,354,603
von Copenhagen und Hamburg-Altona	426,222	967,133
„ anderen Orten im Königreich und Hamburg-Altona	9,357	139,714
zusammen	13,733,720	14,972,667
ferner: von Hamburg-Altona nach Preußen	47,854	119,684
nach Norwegen, Rußland, Schweden u. Lübeck	813,039	778,780

Schiffsverkehr unter Preußischer Flagge und mit Preußischen Häfen.

Außerordentlich lebhaft war im letzten Jahre der Schiffsverkehr mit den Preußischen Häfen, gleichwie auch die Zahl der unter Preußischer Flagge hier eingelaufenen Schiffe wiederum größer als im vorhergehenden Jahre gewesen ist; es sind hier nämlich klarirt:

	1861. Schiffe.	gegen 1860. Schiffe.
unter Preußischer Flagge	41	33
unter fremder Flagge von Preußischen Häfen	163	91
unter fremder Flagge nach Preußischen Häfen	223	151;

hiervon waren die von Preußischen Häfen eingekommenen Schiffe ohne Ausnahme mit Ladung, die nach Preußischen Häfen abgegangenen dagegen größtentheils geballastet.

Getreidehandel.

Der letzte Jahresbericht[1]) gedachte der ungewissen Hoffnungen, welche mit Rücksicht auf den mäßigen Stand der Wintersaaten für die nächste Getreide-Ernte vorlagen; der Anfang des Jahres 1861 brachte zwar in den Ansichten hierüber in sofern eine günstige Aenderung hervor, als eine gute Schneedecke die Körner gegen die Einflüsse der rauhen Witterung schützte und später ein mildes Frühjahr das Gedeihen der Pflanzen förderte; doch zeigten sich die anfänglich gehegten Befürchtungen gerechtfertigt, da durch eine starke Hitze zu Ende Juli und Anfang August das Korn nur nothreif und außerdem bei häufigen Regenschauern zur Zeit der Ernte zum großen Theil feucht und mit Auswuchs behaftet geborgen wurde.

Waren demnach die Aussichten auf eine schöne Qualität gänzlich vernichtet, so glaubte man doch noch, der Ernte hinsichtlich der Quantität mit guten Erwartungen entgegen sehen zu dürfen, weil das Getreide gut in Halmen stand, aber auch hierin fand man sich beim Ausdreschen des Winterkorns bald getäuscht, indem der Körnerertrag, namentlich bei Roggen, sehr klein ausfiel.

Das hiesige Getreidegeschäft war im Jahre 1861 im Ganzen nicht sehr umfangreich; einestheils hielt der strenge Winter unseren Hafen bis Mitte Februar geschlossen; dann hatten wir von der 1860er Ernte nur geringe Qualität, die wenig Anregung zu Unternehmungen gab und endlich kam die neue so kleine Ernte hinzu, die wenig Waare an den Markt brachte und die Preise auf so hohem Stande hielt, daß sie nur selten nach auswärts rentiren konnten.

Die Preise waren, mit Ausnahme von Roggen, im Allgemeinen nur geringen Fluktuationen unterworfen.

Seewärts sind im Jahre 1861 an der Kieler Schiffbrücke an Getreide u. s. w. im Ganzen gelöscht und verladen worden:

a) eingehend.

Roggen	282,021	Pr. Schfl.
Weizen	381,255	„
Gerste	237,831	„
Hafer	147,458	„
Buchweizen	9,800	„
Erbsen	10,232	„
Wicken	3,557	„
Mehl, Graupen, Grütze	6,589	„
Rapps und Leinsaat	44,875	„
Kartoffeln	18,424	„
zusammen	1,142,042	Pr. Schfl.

gegen 1,365,053 Pr. Schfl. im Jahre 1860.

b) ausgehend.

Roggen	121,424	Pr. Schfl.
Weizen	264,896	„
Gerste	29,516	„
Hafer	19,833	„
Buchweizen	237	„
Erbsen	1,380	„
Wicken	523	„
Mehl, Graupen, Grütze	10,232	„
Rapps und Leinsaat	23,672	„
Kartoffeln	32,094	„
zusammen	503,807	Pr. Schfl.

gegen 309,779 Pr. Schfl. im Jahre 1860.

Von Weizen wurde vom Monat März bis Mai Einiges exportirt, meistens nach Belgien und England; im Monat Juli und August stellte sich im Geschäfte eine bedeutende Erschlaffung ein, da es bei den damals noch nicht ganz ungünstigen Aussichten auf die neue Ernte an Kauflust fehlte und die Inhaber der mäßigen alten Bestände sich stark an den Markt drängten. Erst im Monat September, nachdem in Frankreich erkannt worden, daß der dortige Ernte-Ertrag nicht ausreichen könne, kam wieder eine günstige Meinung für den Artikel, so daß die Preise rasch um ca. 1½ Rthlr. Pr. per 225 Pfd. stiegen. Im Herbste wurde noch Verschiedenes nach Frankreich und Belgien ausgeführt, doch konnte dieses Geschäft keinen großen Umfang erreichen, da der Landmann nur wenig zuführte.

[1]) Hand.-Arch. 1861 II. S. 9.

In **Roggen** hatten wir in der ersten Hälfte des Jahres nur ein unbedeutendes Geschäft, die Zufuhren von Dänemark waren gering, da die dortigen Vorräthe von Schweden und Norwegen angekauft wurden; während dessen räumten sich hier zum großen Theile die nicht unbedeutenden Läger von Russischem Roggen und man war deshalb sowohl hier als auch in Dänemark genöthigt, Zufuhren von diesem Artikel aus Preußen und Mecklenburg zu beziehen. Ende Juli standen die Preise hier am niedrigsten, nämlich auf 4¾ Rthlr. Pr. Crt. per 212½ Pfd., doch nahmen dieselben, sobald das ungünstige Ergebniß der Ernte sich herausstellte, eine steigende Richtung bis Mitte November an, wo man Preußische Waare mit 6½ Rthlr. Pr. Crt. bezahlte; am bezeichnendsten ist es für die hiesige Ernte, daß man bis Monat Dezember ununterbrochen fortfuhr, Roggen aus Preußen zu beziehen, um mit diesem den größten Theil des hiesigen Brotbedarfs zu decken.

Gerste war der Artikel, den wir am reichlichsten hatten, doch behielten wir darin, mit Ausnahme der Monate März und April, wo Schweden und Norwegen davon requirirten, ein stilles Geschäft; die alte Waare war für den Export nicht gut genug, der neuen dagegen, die besser ausfiel, fehlte es an Abzug nach auswärts, weil England selbst eine reichliche und gute Gerstenernte gehabt hatte und in unserem Süden, namentlich Hamburg, der Markt fast ausschließlich mit der billigeren Saatgerste versorgt wurde. Unter diesen Umständen beschränkte sich der Umsatz größtentheils auf den inländischen Bedarf zu weichenden Preisen von 5 Rthlr. bis auf 4½ Rthlr. Pr. per 200 Pfd. herab.

Auch **Hafer** blieb ein flauer Artikel und war keinen wesentlichen Fluktuationen unterworfen.

Von **Erbsen** und **Wicken** war zwar wenig vorhanden, aber auch nur selten Frage darnach.

Das Geschäft in **Buchweizen** beschränkte sich bis zur neuen Ernte nur auf den inländischen Konsum und wurden nur im Monat Oktober einige größere Partien für Holland genommen; später blieb es mit diesem Artikel still.

Rappsaat und **Rübsen** kamen in diesem Jahre wenig zur Ausfuhr, da der Ertrag davon nur gering war und leicht bei den inländischen Oelschlägern untergebracht wurde.

Kleesaat zur Ausfuhr fehlte nicht allein, sondern mußten zu Anfang dieses Jahres sogar für den hiesigen Bedarf noch ansehnliche Partien davon in Schlesischer Waare bezogen werden; auch für das nächste Jahr wird man auf auswärtigen Zuschuß dieses Artikels angewiesen sein, da die eigene Ernte nur wenig geliefert hat.

Auf **Probsteier Saatkorn**, namentlich Roggen, liefen im Herbste 1861 viele Aufträge, hauptsächlich aus Preußen und Sachsen ein, die aber zum Theil unausgeführt zurückgegeben werden mußten, da bei dem geringen Ertrage die beorderten Partien in der gewünschten Qualität nicht anzuschaffen waren. Die natürliche Folge davon war, daß die Preise sehr in die Höhe getrieben wurden und mußte der Saatroggen mit Preisen von 7½ Rthlr. bis 9 Rthlr. Pr. Crt. per Tonne (24 Tonnen = 62½ Schfl. Preuß.) bezahlt werden.

Die Wintersaat hat im Herbst 1861 unter sehr günstigen Verhältnissen bestellt werden können und hat bis jetzt ein so schönes Aussehen, daß sie zu den besten Hoffnungen für die nächste Ernte berechtigen darf.

Kartoffeln.

An **Kartoffeln** dürfte kaum ein halber Durchschnittsertrag geerntet sein; die Frucht ist außerdem meistens klein und nicht ganz frei von Krankheit und mußte man den Winterbedarf durch Beziehungen von auswärts sichern; es langten zu dem Ende aus Preußen, zum Theil auf dem Landwege aus der Gegend von Magdeburg, namhafte Zufuhren hier an, welche besonders zu Anfang rasch Nehmer zu guten Preisen fanden.

Butter.

Die Butterproduktion im Jahre 1861 ist wiederum durchaus zufriedenstellend gewesen und war das von dieser Waare Gewonnene von der bekannten guten Beschaffenheit.

Der Handel mit diesem Artikel gestaltete sich folgendermaßen:

Im Monat Januar 1861 wurde die Winterbutter der Güter schnell verkauft und bedangen beliebtere Brände $9\frac{11}{16}$ Sgr., andere dagegen, welche auf Lieferung verkauft wurden 9¾ Sgr. per Pfund.

Das Exportgeschäft in feiner Waare, welches bis gegen Mitte des Monats Februar durch Frost gestört blieb, entwickelte sich bald nach Wiedereröffnung der Schifffahrt ziemlich lebhaft, indem von England, wo allgemeine Kauflust herrschte, reichliche Ordres eingingen und hielten sich die Preise auf sämmtlichen Märkten bis Ende April sehr hoch; bei dem Eintritte des fruchtbaren Wetters im Monat Mai trat jedoch eine Reaktion ein und gingen die Preise nach und nach zurück.

Die ordinairen Qualitäten waren bis Monat April vernachlässigt, im Laufe dieses Monats stellte sich aber eine gute Frage für dieselben ein, so daß die hiesigen nicht großen Läger davon zu 6¾ bis 7½ Sgr. per Pfund geräumt wurden.

Für Juni- und Juli-Butter stellten sich die Preise auf 9⅜ bis 9¾ Sgr. per Pfund für feinste Qualität, sowie auf 6¾ bis 7½ Sgr. per Pfd. für Bauerbutter; da aber die Englischen Märkte durch die anhaltende fruchtbare Witterung in den meisten Produktionsländern sehr flau gestimmt wurden, so stockte der Absatz dorthin fast gänzlich und konnten daher die hiesigen Vorräthe von Sommerbutter nur sehr langsam, in vielen Fällen nicht ohne Verlust, verwerthet werden.

Dessenungeachtet zeigten die hiesigen Spekulanten sich beim Ankauf der Herbstbutter keineswegs zurückhaltend und bezahlten dieselben im Monat Oktober an den Landmann für Stoppelbutter $9\frac{3}{16}$ bis 9¾ Sgr., in einzelnen Fällen sogar $9\frac{15}{16}$ Sgr., für Bauerbutter dagegen je nach der Qualität 7½ bis 9 Sgr. per Pfund.

Zu Anfang des Herbstes behaupteten die Englischen Märkte einige Festigkeit in den Preisen, bald hernach aber, als dort ganz enorme Zufuhren Amerikanischer Butter anlangten und unsere Waare verdrängten, war es wieder schwer, rentable Verkäufe zu machen, manche der nach England verschifften Partien hiesiger Butter blieb unrealisirt und war man daher angewiesen, den größeren Theil der Produktion nach Hamburg zu verkaufen.

Die Zahl der **Reisenden**, welche hier im Laufe des Jahres 1861 für Preußische Handlungshäuser Bestellungen auf Proben gesucht haben, ist derjenigen des vorhergehenden Jahres ungefähr gleich geblieben; die von denselben vorgelegten Proben bestanden:

bei 28 Reisenden in Manufakturwaaren und
" 17 " " Eisen-, Stahl- und Kurzwaaren,
zusammen 45 Reisende.

Kiel, 23. Februar 1862.

Jahresbericht des Preußischen General-Konsulats zu Riga für 1861.

A. Ausfuhr.

Der gesammte Waaren-Export Rigas nach dem Auslande erreichte im Jahre 1861 nach den offiziellen Annahmen den Werth von

	24,203,320 Silb.-Rub.,
was gegen denjenigen von 1860	29,210,903 "
eine Verminderung von	5,007,583 Silb.-Rub.

nachweist. Dieser Ausfall hat in der Hauptsache Flachs und Leinsaat in Folge der verschlechterten Ernte, sowie Getreide betroffen; von letzterem haben

die hohen im Innern des Landes bestehenden Preise die Inhaber veranlaßt, nur mit geringeren Quantitäten die ausländischen Märkte aufzusuchen.

Der Hafen Rigas blieb im Jahre 1861 den Schiffen bis zum 26/14. Dezember zugänglich und trafen im Ganzen 1870 Schiffe ein, während 1864 Schiffe ausgingen. Im Winterhafen verblieben 28 leere und 6 beladene Schiffe. Von Strusen kamen 548 an.

Es wurden verladen:

Flachs.

	1ste Sorte.		2te Sorte.		3te Sorte.		Total 1861.		gegen 1860 weniger.		mehr.	
nach	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.
Großbritannien	508,448	15	383,342	25	333,734	21	1,225,525	21	366,884	8	—	—
Frankreich	168,444	15	82,648	20	20,146	30	271,239	25	87,043	15	—	—
Belgien	57,305	30	17,864	35	18,380	25	93,551	10	42,493	10	—	—
Schweden und Norwegen	15,820	33	6,815	35	3,349	20	25,986	8	—	—	13,020	28
Preußen	24,356	18	388	20	77	30	24,822	28	6,473	32	—	—
Portugal	6,020	5	16,188	15	149	20	22,358	—	7,776	15	—	—
Dänemark	21,782	9	253	10	70	—	22,105	19	26,655	8	—	—
Holland	4,230	25	2,718	35	7,370	10	14,319	30	—	—	5,530	36
Lübeck	4,390	35	318	30	3,371	—	8,080	25	1,528	36	—	—
Bremen	167	25	—	—	—	—	167	25	—	—	167	25
Hannover	—	—	—	—	—	—	—	—	4,957	—	—	—
Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	966	10	—	—
	810,967	10	510,539	25	386,649	36	1,708,156	31	544,778	9	18,719	9
							ab mehr		18,719	9		
							also weniger		526,059	—		

Die auf Lieferung im März angelegten Preise von 45 S.-R. für Kron, 41 S.-R. für Wrack und 38 S.-R. für Dreiband erhielten sich, wenige Schwankungen ausgenommen, bis in den Herbst hinein; von da ab aber zogen sich die Käufer bei den auswärtigen flauen Märkten zurück und die Preise mußten successive weichen; sie waren bis Schluß des Jahres bis auf 39 S.-R. für Kron, 35 S.-R. für Wrack und 30 S.-R. für Dreiband zurückgegangen. Auf Lieferung per März 1862 konnte man die Krongattungen zu 1 S.-R. billiger mit 50 pCt. Handgeld kaufen. Die Ernte soll gut ausgefallen sein. Es zeigt sich für das Jahr 1862 mehrseitig Kauflust, die aber bei den außergewöhnlich schwachen Zufuhren nicht zu befriedigen ist. Von

Flachsheede

wurden verschifft:

	weniger als 1860				mehr als 1860	
nach	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.
Großbritannien	47,154	10	6621	25	—	—
Schweden und Norwegen	2,811	35	—	—	2396	35
Frankreich	1,683	20	2090	10	—	—
Belgien	1,066	—	—	—	1066	—
Dänemark	89	25	40	25	—	—
Lübeck	70	35	—	—	63	15
Preußen	33	—	36	5	—	—
	52,909	5	8788	25	3526	10
	ab mehr		3526	10		
	demnach weniger		5262	15		

Der Preis fing mit 22 Silb.-Rub. pr. Berk an und endigte mit 16 S.-R.

Hanf.

Die Zufuhr betrug mit den Strusen 1,100,000 Pud im Frühjahr und wurden verladen:

	1ste Sorte		2te Sorte.		3te Sorte.		Total 1861.		gegen 1860 weniger.		mehr.	
nach	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.
Großbritannien	346,234	35	80,141	24	145,040	28	571,417	7	70,397	32	—	—
Schweden und Norwegen	68,673	15	73,234	14	35,576	16	177,488	5	—	—	56,888	16
Holland	48,481	32	36,775	—	69,515	28	154,772	20	30,849	10	—	—
Frankreich	79,418	15	27,890	35	32,597	—	139,906	10	—	—	40,997	—
Lübeck	21,039	9	6,815	23	39,456	16	67,311	8	—	—	11,661	4
Dänemark	11,744	5	9,982	35	38,042	23	59,769	23	4,941	5	—	—
Preußen	29,429	13	3,960	—	16,268	—	49,657	13	—	—	12,228	10
Belgien	13,929	—	9,797	18	4,144	—	27,870	18	—	—	27,760	18
Portugal	13,365	—	4,425	3	9,603	32	27,393	35	—	—	10,723	35
Amerika	17,790	—	—	—	—	—	17,790	—	8,715	33	—	—
Bremen	—	—	90	—	8,353	30	8,443	30	10,494	35	—	—
Hamburg	—	—	—	—	—	—	—	—	2,794	—	—	—
	650,105	4	253,112	32	398,598	13	1,301,816	9	128,192	35	160,259	3
									ab weniger		128,192	35
									also mehr		32,066	8

Das Geschäft hierin ging recht koulant und wie es sich fast immer zu bewähren scheint, waren die ersten Kontraktpreise die billigsten; sie fingen mit Rein à 96 B.-R., Ausschuß à 93 B.-R. und Paß à 91 B.-R. pr. Berk an und endeten mit 114, 104 und 100 B.-R. Im November wurde pr. Mai Lieferung 1862 bezahlt 100 B.-R. für Rein, 97 B.-R. für Ausschuß und 94 B.-R. für Paß und stiegen die Preise bis Schluß des Jahres auf 103, 100 und 97 B.-R., Alles mit allem Gelde voraus. Die Kontraktankäufe pro nächstes Jahr belaufen sich auf circa 30,000 Berk; nachgeblieben sind circa 4000 Berk.

Tors (Hanfheede)

wurde verladen:

			weniger als 1860		mehr als 1860	
nach	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.	Pud	Pfd.
Großbritannien	7,359	7	11,998	33	—	—
Dänemark	4,503	—	5,467	—	—	—
Holland	2,020	—	—	—	1,630	—
Portugal	1,740	—	—	—	380	—
Frankreich	1,473	—	427	—	—	—
Schweden und Norwegen	850	—	—	—	295	—
Lübeck	770	—	1,000	—	—	—
Belgien	291	—	—	—	291	—
Preußen	140	—	1,335	—	—	—
	19,146	7	20,227	33	2596	—
		ab mehr	2,596	—		
		also weniger	17,631	33		

Der Preis war 59—65 B.-R. per Berk.

Schlagleinsaat.

Die Zufuhr mit den Strusen betrug circa 100,000 Tschwt. Verladen wurden:

			weniger als 1860		mehr als 1860	
nach	Tschwt.	Gz.	Tschwt.	Gz.	Tschwt.	Gz.
Großbritannien	103,053	51⅓	17,927	13⅔	—	—
Holland	23,022	7⅔	38,946	48	—	—
Belgien	20,104	52	—	—	2857	1
Dänemark	3,806	21⅓	529	48	—	—
Schweden u. Norwegen	2,735	42⅔	—	—	1926	42⅔
Frankreich	2,158	36⅔	3,580	43⅓	—	—
Lübeck	391	—	—	—	383	—
Preußen	6	42⅔	500	42⅔	—	—
Portugal	2	—	—	—	2	—
Hannover	—	—	352	—	—	—
Spanien	—	—	251	8	—	—
	155,250	62⅓	62,088	11⅔	5168	43⅔
		ab mehr	5,168	43⅔		
		mithin weniger	56,919	32		

Das Geschäft ging nur schleppend, da keine durchgreifende Frage von Seiten des Auslandes zu bemerken war, dennoch erhielten die Preise sich fest zwischen 9⅞ und 11¼ per Tschwt. für Wäsmaer Waare. Drujaner bedang von 9 — 13½ S.-R. per Tschwt. Die Vorräthe von Wäsmaer Waare sind gänzlich geräumt. Auf Kontrakt pro nächstes Jahr ist noch kein Geschäft bekannt geworden.

Säeleinsaat.

Die Ausfuhr betrug:

	weniger als 1860		mehr als 1860
nach	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Belgien	50,401	—	9,600
Großbritannien	45,345	1858	—
Frankreich	24,450	—	11,400
Lübeck	21,795	—	5,646
Preußen	10,625	6077	—
Holland	4,780	—	2,015
Schweden und Norwegen	1,123	—	834
Dänemark	419	—	165
Hannover	—	1210	—
Bremen	—	802	—
	158,938	9947	19,400
		ab weniger	9,947
		also mehr	9,453

Der Preis wurde mit 10½ S.-R. per Tonne angelegt, und wich bei stärkerer Zufuhr zwar auf 9½ à ¾ S.-R., doch nur momentan, da man bald darauf wieder 10—11½ S.-R. nach Qualität zahlen mußte. Die größten Verschiffungen haben auch zu den höheren Notirungen stattgefunden. Jetzt, wo die Schifffahrt geschlossen und sich noch ein Vorrath von circa 8000 Tonnen ausweist, würde man à 9¾ S.-R. willig ankommen können.

Hanfsaat.

Mit den Strusen wurde ein Quantum von circa 2000 Tschwt. angebracht und betrug der Export:

			weniger als 1860		mehr als 1860	
nach	Tschwt.	Gz.	Tschwt.	Gz.	Tschwt.	Gz.
Belgien	1980	42⅔	2254	33	—	—
Großbritannien	1100	5⅓	—	—	309	33
Dänemark	174	—	—	—	42	37⅓
Schweden u. Norwegen	166	11⅓	—	—	144	11⅓
Frankreich	28	32	—	—	28	32
Portugal	10	—	—	—	10	—
Holland	—	—	3863	53⅓	—	—
	3459	27⅓	6118	22⅓	534	49⅔
		ab mehr	534	49⅔		
		also weniger	5583	36⅔		

Im Januar zahlte man auf Lieferung pr. Mai 6¼ S.-R. per Tschwt. mit 25 pCt. Handgeld und räumte im Juli à 7⅞ S.-R. per Tschwt. Auf nächstes Jahr sind etwa 2700 Tschwt. à 7⅜ S.-R. per Tschwt. mit 50 pCt. Handgeld kontrahirt worden.

Hanföl.

Obgleich mit den Barken 1830 Berk hergeführt wurden, betrug der Export nur wenige 14 Berk gegen 74 Berk im vorhergehenden Jahre. Kontrahirt wurde à 52 S.-R. per Berk mit 10 pCt. Handgeld, Kleinigkeiten kaufte man im Sommer à 47½ S.-R., und auf 1862 wurde wieder Einiges à 40 S.-R. mit 10 pCt. Handgeld geschlossen. Diese Waare hat als Exportartikel fast jede Beachtung verloren und wird nur für den Konsum gebraucht.

Leinöl und Leinkuchen.

Das Geschäft von Leinöl war nicht so lohnend wie im Jahre 1860, da die anfänglich bewilligten Preise von 50 S.-R. per Berk successive bis auf 40 S.-R. zurückgingen. Dagegen haben Leinkuchen sehr gelohnt, indem sie sich von 48 — 52 S.-R. im Preise erhielten. Die Waare gefällt in England und so sind denn auch stets die Vorräthe rasch zu placiren gewesen. Im Jahre 1860 wurden 1,464,153 Stück verladen, im Jahre 1861 1,356,665 Stück.

Tabak.

Die Barkenanfuhr betrug circa 180,000 Pud und wurden verladen:

nach	weniger als 1860 Pud	Pfd.	Pud	Pfd.	mehr als 1860 Pud	Pfd.
Belgien	25,123	—	—	—	17,834	30
Dänemark	15,873	29	6761	1	—	—
Lübeck	6,134	12	794	7	—	—
Italien	5,687	11	—	—	5,687	11
Preußen	2,136	35	—	—	565	35
England	50	—	113	15	—	—
Hamburg	—	—	2144	—	—	—
Schweden und Norwegen	—	—	63	17	—	—
	55,005	7	9876	—	24,087	36
				ab weniger	9,876	—
				also mehr	14,211	36

Dieser Artikel war etwas mehr beachtet; auf Kontrakt wurde im Winter à 16½ S.-R. mit 25 pCt., dann à 15 S.-R. mit 50 pCt. und 14¾ S.-R. per Berk mit 75 pCt. Handgeld auf Juli-August-Lieferung geschlossen, loco Waare bedang zwischen 15½ und 17 S.-R. Im September wurde bei vermehrter Frage selbst bis 20 S.-R. per Berk bewilligt. Auf das Jahr 1862 ist noch nichts gemacht worden.

Getreide

wurde mit den Barken angeführt:

Weizen ca.	13,270	Tschwt.
Roggen	160,000	„
Gerste	44,842	„
Hafer	251,100	„

Verladen wurden:

nach	Weizen Tsch.	Gz.	Roggen Tsch.	Gz.	Gerste Tsch.	Gz.	Hafer Tsch.	Gz.
Großbritannien	16,544	28	—	—	—	—	146,182	32
Holland	1,484	—	137,073	2	144,380	48	1,025	—
Belgien	—	—	1,975	—	—	—	410	—
Frankreich	—	—	—	—	1,650	—	—	—
Portugal	1,375	—	—	—	—	—	—	—
Dänemark	—	—	6,443	34	—	—	—	—
Schweden u. Norwegen	216	—	25,268	42⅔	860	—	40	—
Lübeck	—	—	1,245	—	—	—	—	—
Bremen	—	—	1,550	—	—	—	—	—
	19,619	28	173,555	14⅔	146,890	48	147,657	32
wogegen i. Jahre 1860	27,589	37	318,061	51	154,630	22	447,039	53½

Die Preise von Roggen stiegen von 92 bis auf 119 S.-R. Im Herbst wurde pr. Mai nächsten Jahres der Preis für 116—117pfd. Russ. zu 307½ S.-R. pr. Last mit 25 pCt. angelegt, und endete, nachdem etwa 2500 Last kontrahirt waren, mit 107 S.-R. komptant und 111 S.-R. mit 50 pCt. Handgeld. Gerste variirte im Preise zwischen 93 und 99 S.-R. per Last. Hafer ging von 78 bis auf 82 S.-R. pr. Last für 74 Pfd. im Monat Mai, von da ab flauer, konnte man wieder à 77 S.-R. ankommen. Weizen bedang 175 bis 180 S.-R. pr. Last.

Holz.

Die Verladungen ergaben einen Werth von

1,737,781	S.-R.	gegen
1,651,674	„	im Jahre 1860, mithin
86,107	S.-R.	mehr.

Verladen wurden:

a) Rundhölzer.

nach	Masten.	Spieren.	Bugspriete.	Bartillen.	kleine Rundhölzer.
Großbritannien	13	119	—	—	1346
Holland	16	95	63	51	214
Belgien	—	51	17	9	—
Frankreich	58	65	12	42	518
Spanien	1	3	2	4	25
Portugal	—	41	3	15	456
Bremen	—	—	—	—	332
	88	374	97	121	2891
dagegen im Jahre 1860	96	527	260	113	2342

b) Balken, Planken und Bretter.

nach	Balken.	Planken u. Bretter.
Großbritannien	40,485	294,698
Holland	27,153	209,004
Belgien	46,507	40,579
Frankreich	15,085	88,960
Spanien	100	1,909
Portugal	1	1,286
Bremen	351	150,652
	129,632	787,088
dagegen 1860	158,926	840,369

c) Eichenholz

nach	Wagenschoß.	Faßholz.	Piepenstäbe.
England	10,333	137	9,588
Holland	—	—	5,683
Belgien	10	—	34,596
Frankreich	110	—	120,059
Spanien	—	—	4,740
Portugal	—	—	81,939
Dänemark	—	—	8,700
Lübeck	—	—	796
	10,453	137	266,101
wogegen 1860	7,454	20	157,942

Auch in diesem Jahre zeigte sich häufig Mangel an Schiffsgelegenheit, inzwischen wurden die Vorräthe doch so ziemlich geräumt. Aufs Neue soll noch fast nichts kontrahirt sein, da die Forderungen der Eigner den auswärtigen Märkten gegenüber zu hoch sind.

Werth sämmtlicher Verschiffungen:

nach	S.-R.	weniger als 1860 S.-R.	mehr als 1860 S.-R.
Großbritannien	9,194,841	6,498,347	—
Holland	4,889,575	416,210	—
Frankreich	3,149,511	—	401,583
Belgien	2,947,363	—	1,181,419
Portugal	895,373	—	448,225
Schweden und Norwegen	810,606	—	197,512
Dänemark	793,525	—	4,314
Preußen	635,011	34,341	—
Lübeck	589,317	221,758	—
Bremen	204,739	—	11,024
Amerika	70,160	35,863	—
Italien	17,062	—	17,062
Spanien	6,237	14,134	—
Hannover	—	41,292	—
Hamburg	—	6,750	—
	24,203,320	7,268,722	2,261,139
	ab mehr	2,261,139	
	also weniger	5,007,583	

B. Einfuhr.

Der Gesammt-Import beträgt .... 5,622,883 S.-R.
wogegen in 1860 .... 5,515,222 „
mithin mehr .... 107,661 S.-R.

Es wurden importirt von

Salz

1,759,720 Pud 23 Pfd.
gegen 1860 1,594,737 „ 23 „
mithin mehr 164,938 Pud — Pfd.

Im Laufe des vorigen Winters wurde aus dem Keller bedungen für Terravechia 93 — 95, Cadide 75 — 80, St. Ubes 83, Lissabon 81, fein Liverpool 75 à 79, Cette 88 S.-R. per Last, doch mußten Preise im März bei fehlender Winterbahn im Lande und dadurch stockenden Absatzes herabgesetzt werden. Für die ersten Zufuhren, die im April eintrafen, konnte nur bedungen werden 84 S.-R. für Terravechia, 75 Cadix, 78 St. Ubes, 74 Lissabon, 72 fein Liverpool. Im Juni zogen Preise bei mangelnden Zufuhren und coulantem Absatze wieder an, und stiegen bis Schluß auf 95 S.-R. für Terravechia, 94 Cette, 75 Cadix, 76 St. Ubes, 74 Lissabon und 75 à 77 fein Liverpool.

Häringe

wurden eingeführt:

Tonnen			in 1860
65,178	Norwegische ..	gegen	110,473½
1,319	Schottische ...	„	2,968
803	Holländische ..	„	1,090

Im Januar konnte man noch 140 S.-R. per Last für Berger in büchenen Tonnen und 134 S.-R. in föhrenen bedingen. Vor Ankunft neuer Zufuhren aber wurden die Preise um 10 S.-R. pr. Last herabgesetzt. Die ersten Anbringungen bedangen 176 und 170 S.-R. per Last und erhielten sich diese Preise bis Schluß des Jahres, wo die Forderungen bis auf 164 und 158 S.-R. ermäßigt wurden.

Von den übrigen Haupt-Importartikeln wurden eingeführt im Jahre 1861:

	Pud
Kaffee	20,018
Oel	21,601
Reis	18,092
Tabak	54,462
Cigarren	94
Pfeffer	6
Zucker, roher	129
Rum	3,816
Arrac	286
Franzbranntweine	1,476
Wein in Fässern	104,764
	Stück
dto. in Flaschen	7,203
Champagner in Flaschen	111,967
	Pud
Porter in Fässern	14,904
	Stück
dto. in Flaschen	14,693

Mit Russischen Dampfschiffen wurden folgende Hauptwaaren aus St. Petersburg eingeführt.

	Pud
Seife	31,184
Talglichte	9,969
Stearinlichte	4,849
Palmlichte	2,944
Talg	22,692
Tabak mit Banderole	5,895
Zucker in Broden	6,618
Syrup	18,049
Vitriol	6,912
Thran	3,349
Eisen	39,800
	Stück
Tapeten	21,193
Segeltuch	3,603

C. Verkehr mit Preußen.

Nach Preußen wurden im vorigen Jahre exportirt:

	Pud	Pfd.
Flachs 1ste Sorte	24,356	18
dto. 2te Sorte	388	20
dto. 3te Sorte	77	30
Flachsheede	33	—
Hanf 1ste Sorte	29,429	13
dto. 2te Sorte	3,960	—
dto. 3te Sorte	16,268	—
Tors	140	—
Talg	105	20
Blättertabak	2,136	35
Bettfedern	60	—
	Stück	
rohe Rinderhäute	10	
„ Kalb- und Bockfelle	47,101	
	Tonnen	
Säeleinsamen	10,625	
	Tschwt.	Gz.
Schlagleinsaamen	6	42⅔
	Stück	
Segeltuch	4	

im Gesammtwerth von 635,011 S.-R., so daß sich, da der Werth des Exports nach Preußen im Jahre 1860 die Höhe von 669,352 S.-R. erreichte, der des letzten Jahres um 34,341 S.-R. gegen das Vorjahr vermindert hat.

Ueber den Import fehlt hier nach wie vor die zur Abschätzung erforderliche Kontrolle Seitens der Zollbehörde, da aber an Stelle eines Dampfschiffes, welches 1860 zur regelmäßigen Verbindung mit Stettin genügte, 1861 deren zwei benutzt worden sind, so erscheint daraus der Schluß auf eine Zunahme des Imports gerechtfertigt, wenn dieselbe auch in der Hauptsache wohl nur dem Speditionshandel Stettins zu Gute gekommen sein dürfte. In dieser Beziehung sind die Speditionen von Polnischer Raffinade hervorzuheben; denn man hat im vorigen Jahre begonnen, diese über Preußen seewärts einzuführen, nachdem das diesseitige Gouvernement die zollfreie Zulassung gestattet hat, wenn die Fabrikation und der Export aus Polen durch Ursprung-Atteste bewiesen wird. Dieser Import über Stettin hat im vorigen Jahre 557 Fässer im ungefähren Werthe von 180,000 S.-R. umfaßt.

Die Preußische Handelsflagge betheiligte sich bei der vorigjährigen Schifffahrt mit 132 Schiffen.

D. Allgemeines.

In dem Werthe der hier kursirenden Landes-Valuta ist leider noch immer keine Besserung zu berichten, die Wechselkourse auf das Ausland konstatiren vielmehr eine weitere Verschlechterung, denn während der Drei,

Monatkours im Januar 1861 zwischen 35¼ und 35 Pce. variirte, ist derselbe im Laufe des Jahres allmälig bis auf 34 à 33¾ hinuntergegangen, und hat er im jetzt begonnenen Jahre selbst noch weitere Rückschritte gemacht, da er, wenn auch nur vorübergehend, bis auf 33¼ Pce. gedrückt wurde.

Daß die Verschlechterung der Valuta einen drückenden Einfluß auf die kaufmännischen Kreditverhältnisse Rußlands seit längerer Zeit ausgeübt hat, bedarf wohl kaum der Erwähnung, dagegen dürfte hervorzuheben sein, daß dieser Einfluß im Jahre 1861 mehr zu Tage gefördert worden ist. Mehrseitige Zahlungs-Einstellungen größerer Handlungsfirmen in Rußland haben dazu wohl hauptsächlich Veranlassung gegeben. Auch die Rigaer Börse hat durch derartige Zahlungs-Einstellungen ihren Ruf der Solidität einigermaßen eingebüßt, wenn schon die wirklich soliden Häuser hierselbst von dem allgemeinen Mißtrauen nicht berührt werden.

Gleichwie im vorigen Jahre sind die Aussichten für den Handel der bevorstehenden Schifffahrt nicht als günstig zu schildern. Die allgemeinen Kreditverhältnisse und die hohen Waarenpreise haben die Kontrollgeschäfte dieses Winters sehr beschränkt, und werden daher dem hiesigen Handel geringere Waarenzufuhren als in früheren Jahren zur Disposition gestellt werden.

Die Riga-Dünaburger Eisenbahn ist im vorigen Herbste dem Betriebe übergeben und nachdem vor Kurzem auch der Schienenweg von Dünaburg nach Kowno eröffnet wurde, ist nunmehr eine ununterbrochene Eisenbahn-Verbindung mit Preußen hergestellt.

Auch ist jetzt wieder einige Aussicht, daß der Bau der früher projektirten Bahn zwischen Riga und Mitau in Angriff genommen wird, da die Konzession zu derselben in die Hände Belgischer und Französischer Unternehmer übergegangen ist.

Es erübrigt schließlich, noch zwei Verordnungen, den Waaren-Import betreffend, hervorzuheben:

1) ist durch einen allerhöchsten Ukas vom 30. Dezember 1861[1]) ein weiterer Zuschlagzoll von 5 pCt. des Zolls auf alle im Europäischen und Asiatischen Handel importirten Waaren, für den Europäischen mit Ausschluß des Rohzuckers und der Raffinade, angeordnet worden;
2) ist der Hafen Riga für den Salz-Import den weniger begünstigten Häfen gleichgestellt worden, so daß in Stelle des bisher erhobenen Zolls von 29 Kop. per Pud nunmehr für den hiesigen Hafen eine Erhebung von 35 Kop. per Pud zuzüglich des jetzt auf 10 pCt. erhöhten Zuschlags in Kraft getreten[2]).

Letztere Verordnung fällt sehr drückend auf die hiesigen Rhedereien, da dieselben bisher in den Salzfrachten eine gute Verwendung für ihre Schiffe fanden, wogegen der Import von Salz bei dem erhöhten Zollsatze einer sehr bedeutenden Beschränkung entgegengehen wird.

Riga, den 7. April/26. März 1862.

Jahresbericht des Preußischen General-Konsulats zu St. Petersburg für 1861.

Im Laufe der Schifffahrt sind 2147 Schiffe eingelaufen und 2159 abgegangen, wovon 254 nach anderen Ostseehäfen, ein Beweis, daß im Ganzen unser Exportgeschäft wenig florirt. Dieses ist dem Mangel an Weizen und Hafer, wovon die 1859-Ernte wenig liefert, zuzuschreiben, obgleich beide Artikel fortwährend Frage hatten. Nur von Roggen waren ziemliche Vorräthe, die denn auch bei steigenden Preisen raschen Absatz fanden. Ueberhaupt scheint es, als wenn die Produktionskraft Rußlands an Getreide sich verringert, denn schon seit mehreren Jahren klagt man über schlechten Ertrag der Felder. Viele sind der Meinung, daß dies von Erschöpfung des Bodens herrührt, denn in den reichsten Getreidegegenden wurde derselbe für unerschöpflich gehalten und an Ersatz nie gedacht. Wenn dies der Fall, wie wahrscheinlich, so würde es bei der Aufhebung der Leibeigenschaft ein um so größeres Unglück sein, denn wenn die stark verschuldeten kleinen Gutsbesitzer jetzt ihre Ländereien bei den hiesigen hohen Löhnen mit freien Leuten bearbeiten sollen, so liegt die sichere Aussicht vor, daß alle zu Grunde gehen müssen und daß das Land mit der Zeit ganz in die Hände der jetzigen Leibeigenen kommen wird. Nur die größeren Landbesitzer, die von ihren Untergebenen in der Regel keine großen Abgaben verlangten, werden durch Verpachtung derselben weniger Einbuße erleiden. Welche Verringerung die Landwirthschaft durch die Freiheit der Leute überhaupt erfahren wird, läßt sich jetzt schon schwerlich ermessen. Aus der Handlungsweise der großen Russischen Getreidehändler sieht man, daß sie auch ferner auf hohe Getreidepreise rechnen, denn sie halten bedeutende Partien Roggen und Roggenmehl zurück — eine Spekulation, die sich einzig auf die Ansicht einer Verringerung des Feldbaues basiren kann.

Daß der Werth unseres Papiergeldes sich noch immer nicht hebt, liegt ganz natürlich in der Aufhebung der Baarzahlungen, und so lange nicht eine sehr bedeutende Getreideexportation stattfindet, in Folge deren der Betrag der Ausfuhr den der Einfuhr sehr ansehnlich übersteigt, ist an Aufnahme derselben auch nicht zu denken. Dieselbe wird um so schwieriger, als sich seit einigen Jahren durch Eisenbahn und andere Anleihen die Zins- und Amortisationszahlungen und der Abfluß des Geldes nach dem Auslande vergrößerten. Die bisherigen Operationen der Bank können nur ein augenblickliches Mittel sein, um den zu schnellen Sturz des Werthes zurückzuhalten.

Nimmt man nun noch die Aufhebung der Branntweinspacht an, die ca. 130 Millionen, also ca. die Hälfte der ganzen Staatseinnahmen darstellte, so sehe ich darin, obgleich die Aufhebung an sich dem Lande eine große Wohlthat sein wird, für unsere Finanzen nur eine neue Bedrängniß. Man möge berechnet haben, daß bei der neuen Art der Erhebung eine gleiche Summe einkommen muß, denn Branntwein wird stets in Massen konsumirt werden, so sind doch große Unterschleife gewiß nicht zu verhüten.

Die Schifffahrt dauerte vom 26. April bis zum 12. November, also 6 Monate und 17 Tage. Angekommen sind überhaupt 2210 Schiffe, abgegangen 2138 Schiffe. Unter Preußischer Flagge liefen 86 Schiffe, worunter 38 Dampfer ein.

Weizen

hielt sich im Laufe des Sommers auf 10, 11 Rb. und wird jetzt noch für in loco lagernden 11, 12½ Rb. nach Qualität gefordert. Die neue Ernte liefert größtentheils feuchtes Gewächs, wenn auch etwas mehr wie im vorigen Jahre. Verschifft sind 280,000 Tschetwert.

Roggen

stieg während der Verschiffungszeit von 6 bis 7½ Rb. Gegenwärtig kann man Loko-Waare zu 8 Rb., pro 15. Juni zu 7¾ Rb. kaufen. Die Ernte ist unter mittel und niedrige Preise sind schwer zu erwarten. Die Verladung betrug 587,000 Tschetwert.

Hafer

war bei den geringen Vorräthen für das Ausland zu hoch im Preise und war daher weniger begehrt. Auch die neue Ernte liefert nur ein dunkles leichtes Korn und ist wegen geringen Ertrags im Innern sehr hoch gehalten, daher auch wenig Aussicht für nächste Exportation stattfindet. Der Preis war 4½ bis 5 Rb. Abgeladen sind nur 160,000 Tschetwert.

Leinsaat

ward rasch gefragt und ganz geräumt zu Preisen von 10½ bis 12 Rb.

---

[1]) Hand.-Arch. 1862 I. S. 142.
[2]) Hand.-Arch. 1862 I. S. 183, 193.

Die letzte Ernte ist sowohl in Qualität als Quantität nur mittelmäßig zu nennen und dürfte daher nur nahe an ein Durchschnittsquantum zur Verschiffung kommen. Feine Sorten hält man auf 12 Rb., mittel auf 11 Rb., ordinaire auf 10—$10\frac{1}{2}$ Rb. Verschifft sind 180,000 Tschetwert.

Von

Roggenmehl

wurde das ansehnliche Quantum von 83,000 Kubl. fast ausschließlich nach Schweden versandt. Der Preis stieg im Laufe des Sommers von 6 bis $7\frac{1}{2}$ Rb. Jetzt wird auf $7\frac{3}{4}$—8 Rb. gehalten.

Von

Weizenmehl

gingen nach England 14,000 Säcke à 5 Pud zu Preisen von $10\frac{3}{4}$ bis 11 Rb. nach Qualität per Sack.

Talg.

Die seit dem Herbste von 1858 bestehende Spekulation der Moskauischen Händler in diesem Artikel nahm endlich im Laufe des Sommers ihr klägliches und längst erwartetes Ende, nachdem dabei fast 3 Millionen Silber dabei zugesetzt wurden. Dennoch erhielt sich der Preis verhältnißmäßig besser als man voraussehen konnte, da die hiesigen Russischen Eigner, die durch die künstlichen Preise der letzten Jahre viel verdienten, sich in eine bedeutende Erniedrigung nicht fügen wollten und lieber für eigene Rechnung verluden. Der letzte Preis war 50 Rb. Exportirt sind 83,835 Fässer, wovon ca. 14,000 Fässer nach dem Kontinent und ca. 70,000 nach Großbritannien. Unverschifft blieben 7000 Fässer. Man rechnet für 1862 auf eine Mittelzufuhr von 100,000 Fässern, daher sich auch der Preis auf Lieferung von 50 Rb. erhält.

Pottasche

wurde bedeutend mehr wie voriges Jahr verschifft, im Ganzen 22,300 Fässer. Der Preis schwankte zwischen 23 und 24 Rb., nur einen Augenblick stieg derselbe bis 27 Rb. Die Zufuhr für nächste Verschiffungszeit wird der letzten ziemlich gleich geschätzt. Der Preis wird auf 25 à 26 Rb. gehalten, doch dürfte er bei der Aussicht auf Erhaltung des Friedens zwischen England und Amerika sich wohl eher erniedrigen.

Hanf.

Die ganze Verschiffung beträgt 1,600,000 Pud und nachgeblieben sind nur kleine Posten. Da Frage für England bei steigenden Preisen anhaltend blieb, so stellten sich die letzten Preise von reinem auf 31 Rb., von Am. Hanf auf $29\frac{1}{2}$ Rb., von halbreinem auf 28 Rb. Auf Kontant ist von reinem schon viel zu $30\frac{1}{2}$ Rb. gemacht.

Von

Hanfgarn

sind 213,000 Pud theils nach England, theils nach Frankreich verschifft.

Flachs.

Es sind 900,000 Pud verladen. Preise waren zuletzt hier weichend. Von Flachsheede ging das bedeutende Quantum von 390,000 Pud und von Tow 224,000 Pud nach dem Auslande ab.

Hanföl

anfangs auf 5 Rb. getrieben, wobei Spekulanten bedeutend zusetzten, ging später auf 4 Rb. herunter, wozu 1500 Fässer zur Exportation genommen wurden.

Sonnenblumenöl

wurden 150 Fässer verladen und hielt sich der Preis auf ziemlich gleicher Höhe mit dem des Hanföls.

Wein

sind ca. 300 Fässer verschifft. Preis 3 Rb. 40 Kop.

Thran

ging wenig ab; ca. 200 Fässer. Robben- notirt sich $4\frac{1}{2}$ Rb., Fisch- $2\frac{3}{4}$ Rb.

Kupfer.

Der Export nimmt seit einigen Jahren ab, da das Amerikanische dem hiesigen große Konkurrenz bereitet und man sich hier noch nicht an die niedrigeren Preise gewöhnen kann. Verladen sind nur 46,700 Pud. Man notirt Demidoff 11 Rb., Alexander Paschkoff 12 Rb., die alten Marken Paschkoff $12\frac{1}{2}$—$\frac{3}{4}$ Rb.

Borsten.

Da der Abzug nach Amerika fehlte, so wurden nur 58,000 Pud verschifft, wodurch sich der Preis etwas drückte. Von

Roßhaaren

ist die Verschiffung 21,400 Pud.

Juchten

hatten ziemlichen Absatz, und erhöhte sich derselbe auf 18,600 Pud. Der Preis war $19\frac{1}{2}$—22 Rb. und für Matjas bis 31 Rb. Bei weichenden Preisen hatte Hausenblase nur geringe Frage, so daß im Ganzen nur 3000 Pud. verschifft sind. Prima-Blätter reichen von 160 auf 136 Rb. Betage kann man jetzt zu 128 Rb., Sterlet zu 108 Rb., Samoovi zu 22 Rb. kaufen. Dieser Artikel wird künftighin seines hohen Preises wegen, so wie die Eisenbahnen fertig sind, größtentheils über die Landgrenze abgefertigt werden, da die Kosten nicht viel größer als zu Schiffe sein werden.

St. Petersburg, den 31. Dezember 1861.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Neu-Orleans für 1861.

Aus dem politischen Zwiespalt zwischen dem Norden und dem Süden, welcher gegen Ende des vorletzten Jahres seinen Anfang genommen hatte, entwickelte sich bald nachher wirklicher Bürgerkrieg, und als eine Folge hiervon wurde der hiesige Hafen zusammen mit der ganzen südlichen Küste der konföderirten Staaten in Blokadezustand erklärt. In Voraussicht eines solchen Ereignisses ging die Exportation unserer Produkte, besonders Baumwolle, rasch vor sich, und gegen die Mitte des Monats Juni, wo die Blokade auch für ausgehende Schiffe ihren Anfang nahm, bestanden die Vorräthe der beiden Haupt-Artikel des hiesigen Platzes für Exporte nach Europa in Baumwolle und Tabak nur noch aus respektive 8046 Ballen und 15,698 Fässern. Der Werth der aus dem Innern empfangenen Landesprodukte belief sich auf 156,000,000 Doll., gegen 185,000,000 Doll. im Jahre 1860, ein Ausfall, der durch den Weniger-Empfang von 400,000 Ballen Baumwolle hinreichend motivirt ist. Der direkte Importhandel betrug 28,945,437 Doll. — gegen 23,000,000 Doll. Der Werth des Geldes erlitt heftige Schwankungen, je nachdem die politischen Verhältnisse sich mehr kriegerisch oder mehr friedlich zu gestalten schienen. Der Zinsfuß war meistens 10—$12\frac{1}{2}$ pCt. p. an., mit einigen kurzen Ausnahmsperioden, wo 20—24 pCt. und hie und da noch höher bezahlt wurde. Jetzt steht er wieder auf 9—10 pCt. mit Ueberfluß von unangewandtem Geld; die Depositen in den hiesigen Banken belaufen sich auf 22,000,000 Doll., deren Cirkulation auf 7,000,000 Doll. und deren Spezienvorrath 13,500,000 Doll. Durch die Verhinderung der Baumwollen-Ausfuhr können die Pflanzer und deswegen die Faktoren mit wenigen Ausnahmen ihre Verbindlichkeiten nicht erfüllen; Schuldner und Gläubiger verständigen sich aber leicht über eine

Verlängerung des Zahlungs-Termins und die finanzielle Lage Neu-Orleans behält einen Grad von Ordnung, welchen man kaum erwarten konnte, aber ganz natürlich aus dem Zutrauen und der Nachsicht springt, womit der Handelsstand sich hier gegenseitig behandelt.

Im September stellten auf dringendes Anempfehlen der Staatsbehörden die hiesigen Banken ihre Baarzahlungen ein, um den Tresorscheinen der konföderirten Staaten einen mehr regelmäßigen Umlauf zu geben, Seitdem werden diese Scheine allgemein in Bezahlung angenommen; Gold- und Silbermünzen verschwanden aber dagegen gänzlich als Cirkulationsmittel und bedangen bald eine Prämie von 20—25 pCt., was aber doch nicht gerade eine entsprechende Entwerthung des Papiergeldes andeutet. Gold und Silber ist außerhalb der Banken schwierig zu bekommen, und da man doch für einige besondere Zwecke es sich verschaffen mußte, so nahm man auf die zu bezahlende Prämie nicht allzu große Rücksichten.

Als Folge der Blokade haben einige Importations-Artikel einen sehr hohen Werth erreicht; sonst aber sind dadurch der Bevölkerung der konföderirten Staaten im Allgemeinen keine sonderlichen Beschwerden aufgelegt worden, während auf der andern Seite die Nothwendigkeit, einige Artikel zu produziren, mehrere Fabriken ins Leben rief und dem Manufakturwesen sonst einen starken Impuls gegeben hat.

Um die Anfuhr von Baumwolle in Neu-Orleans zu verhindern während der Dauer der Blokade, kamen Pflanzer und Faktoren früher überein, dieselbe auf den Plantagen zurückzuhalten, und diese Maßregel, welcher man sich zuerst freiwillig unterzog, wurde später von der Staats-Regierung Louisiana's gesetzlich angeordnet. Dieses Verfahren hatte zum Zweck, der Gefahr vorzubeugen, welche bei zu großer Anhäufung von Baumwolle hauptsächlich durch Feuer entstehen könnte; aber es boten sich deshalb keine Schwierigkeiten dar, Baumwolle im Innern zu kaufen, und gegen spezielle Erlaubniß nach der Stadt zu bringen; auf diese Weise wurden mehrere Ladungen trotz der Blokade aufgemacht und nach Havannah verschifft.

Die Steuern der Stadt blieben unverändert auf 1$\frac{1}{2}$ pCt. stehen; die neu-aufgelegten Kriegssteuern der konföderirten Staaten ist $\frac{1}{2}$ pCt. auf Grund-Eigenthum und Kapital. Durch die Blokade befindet sich der hiesige Platz in einer ganz abnormen Stellung, und diese kann natürlich nicht als Maßstab dienen, um eine Vergleichung mit der Vergangenheit anzustellen; es steht ihm aber, wenn es den südlichen Staaten gelingen sollte, woran man eigentlich nicht mehr zweifeln sollte, eine selbstständige Konföderation zu bilden, eine unweit größere kommerzielle Ausdehnung bevor, als im Falle einer fortbestandenen Vereinigung mit den nördlichen Staaten; das Mißverhältniß, das zwischen dem Ein- und Ausfuhrhandel bestand, und welches beim Negoziren Europäischer Wechsel Neu-Orleans von Neu-York abhängig machte und zu ungeheuren Schwankungen in den Coursen Veranlassung gab, würde auf jeden Fall gehoben werden.

Die Baumwoll-Ernte der konföderirten Staaten, mit der von 1860 verglichen, zeigt einen Ausfall von 997,806 Ballen, indem sie nur 3,670,000 Ballen betrug; Neu-Orleans empfing davon 1,759,000 Ballen.

Die Ausfuhr betrug:

	1,159,348	Ballen nach	Großbritannien,
	388,925	» »	Frankreich,
	65,073	» »	Bremen,
	5,551	» »	Hamburg,
	5,111	» »	Holland,
	12,343	» »	Belgien,
	10,426	» »	Schweden und Norwegen,
	23,538	» »	Rußland,
	39,927	» »	Mittelländischem Meer,
	67,162	» »	Spanien,
	6,292	» »	Mexiko,
	132,156	» »	Nordamerikanischen Häfen.
Zusammen	1,915,852	Ballen.	

Der Durchschnittspreis des Jahrganges war 11 Cts. per Pfd., gegen 10$\frac{5}{8}$ Cts. per Pfd. der vorigen; in einzelnen Fällen beim plötzlichen Eintreten ganz ungünstiger Umstände erfuhr der Preis einen starken Rückgang, aber nur für kurze Zeit.

Die Zufuhren von Tabak betrugen 34,846 Fässer, gegen 80,955 Fässer in dem vorhergehenden Jahre. Exportirt wurden:

	7,464	Fässer nach	Großbritannien,
	4,544	» »	Frankreich,
	5,084	» »	Bremen,
	20	» »	Hamburg,
	1,067	» »	Belgien,
	406	» »	Holland,
	9,560	» »	Spanien,
	9,158	» »	Italien,
	197	» »	Westindischen Häfen,
	2,306	» »	Nordamerikanischen Häfen.
Zusammen	39,806	Fässer.	

Am Anfang des Jahres standen die Preise auf 3$\frac{1}{2}$ à 9$\frac{1}{2}$ Cts. per Pfd. als Extreme und am Ende desselben auf 3 à 12 Cts. per Pfd. Der große Mangel der besseren Qualitäten brachte die Steigerung in den Preisen hier hervor; während dessen die niedrigeren Sorten sich ohne erhebliche Veränderungen so ziemlich auf demselben Punkte erhielten.

Die Zucker-Ernte lieferte ein dem vorjährigen ungefähr gleiches Quantum, nämlich 228,753 Fässer gegen 222,000 Fässer. Der Durchschnittspreis der ganzen Ernte war 5$\frac{3}{4}$ Cts. per Pfd. gegen 7$\frac{1}{2}$ Cts. per Pfd. in 1860. Die jetzt einkommende Ernte ist sehr ergiebig und wird bis auf 500,000 Fässer geschätzt.

Die konföderirten Staaten lieferten genug Getreide für die Konsumtion ihrer Bewohner. Der Preis von Weizenmehl für den Stadtverbrauch ist schon seit geraumer Zeit zwischen 9—10 Doll. per Faß, von 196 Pfd. schwankend, und von Mais zwischen 75—90 Cts. per Bushel von 56 Pfd.

Die direkte Einfuhr von Kaffee betrug 282,718 Säcke von Brasilien,

282,718	Säcke von	Brasilien,
1,376	» »	Cuba.
284,094	Säcke.	

Der Durchschnittspreis des Jahres für Brasilianischen Kaffee war 12$\frac{51}{100}$ Cts. per Pfd., jetzt ist der Preis 50 Cts. per Pfd., nachdem er eine Höhe von 90 Cts. per Pfd. erreicht gehabt hatte.

Die Zahl der den Mississippi heruntergekommenen, mit Produkten beladenen Dampfboote betrug 3171, und seewärts trafen ein:

	252	Dampfboote,
	916	Dreimaster,
	122	Briggs,
	289	Schooner.
Zusammen	1,579	Fahrzeuge,

worunter nur ein Preußisches Schiff.

Die Frachten waren anfangs ziemlich mäßig, nämlich $\frac{9}{16}$—$\frac{5}{8}$ Penny nach Liverpool; späterhin stiegen die Raten auf $\frac{7}{8}$—1 P. und schließlich im Mai und Juni auf 1$\frac{1}{4}$—1$\frac{1}{2}$ P.

Die Einwanderung war etwas im Zunehmen, indem bis zum 31. Mai 1861 7535 Personen eintrafen, gegen 6125 im vorhergehenden Jahre.

Neu-Orleans blieb im vorigen Sommer vom gelben Fieber wieder verschont.

Neu-Orleans, den 8. Februar 1862.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Bremen für 1861.

(Fortsetzung.)

Der in unserem letzten Berichte als im Bau begriffen bezeichnete Dampfer „Hansa“ wurde erst im November geliefert und trat sogleich in die Fahrt nach New-York ein. Dieses prachtvolle Schrauben-Dampfschiff auf der bekannten Werft von Caird zu Greenock erbaut, ist 330 Fuß lang, 42 Fuß breit, 27 Fuß tief und hat Maschinen von 700 Pferdekraft. Dasselbe ist auf 2860 Tons Englisch gemessen, hat Räume für 94 Passagiere erster Kajüte, 118 Passagiere zweiter Kajüte, 460 Zwischendeckspassagiere, sowie außerdem für 1000 Tons Kohlen und 1500 Tons Güter. Die „Hansa“, welche ihre erste Reise nach New-York am 28. November v. J. antrat, ist unstreitig das größte und schönste Dampfschiff, das von dem Kontinent Europa's fährt; Amerikanische Zeitungen nennen dieses Schiff den schönsten Dampfer, der den Ocean kreuzt.

Von den drei jetzt in der transatlantischen Fahrt befindlichen Schiffen des Lloyd wurden zusammen 12 Reisen nach New-York hin und zurück gemacht. An Passagieren beförderten die Schiffe nach New-York 3318 und 1896 von New-York. Die Durchschnittsdauer der Reisen von Southampton, wo die Schiffe anlegen, bis New-York betrug 13 Tage 2½ Stunden (kürzeste Reise im Mai per „Bremen“ in 11 Tagen 2 Stunden; längste im Januar per „New-York“ in 13 Tagen 20 Stunden). Die Reisen von New-York nach Southampton wurden durchschnittlich in 11 Tagen 21½ Stunden zurückgelegt (kürzeste Reise im Mai per „Bremen“ 10 Tage 17 Stunden, längste im Juni per „New-York“ 13 Tage 15 Stunden).

Die Versendungen von Deutschen Manufakturwaaren mit den Dampfern des Lloyd haben durch die im Eingang geschilderten ungünstigen Verhältnisse der Vereinigten Staaten nicht die Höhe der vorjährigen erreicht, betrugen aber doch noch 8865 Collo. In den letzten Monaten des Jahres erhielten die Schiffe bedeutende Ladungen von Waffen aller Art, worunter besonders viele alte Gewehre für die Regierung der Union sich befanden, durch deren umfangreiche Ankäufe fast sämmtliche Waffenkammern der Deutschen Armeen von alten für die jetzige Anforderung an Schießwaffen ganz unbrauchbaren Gewehren geleert zu sein scheinen. Außerdem wurden die Schiffe mit Baumwolle, Reis, Pfeffer, Piment rc. beladen, welche Artikel in Folge des Krieges in den Vereinigten Staaten mit Nutzen von Europa bezogen werden konnten.

Da es sich immer mehr und mehr herausgestellt hat, daß die Fahrt nach New-York nur dann ein günstiges Resultat liefern kann, wenn eine regelmäßige Verbindung stattfindet, d. h. wenn alle 14 Tage ein Schiff nach New-York und vice versa abgeht, so ist der Verwaltungsrath immer darauf bedacht gewesen, die in der Fahrt nach New-York befindlichen Schiffe mindestens wieder auf die ursprüngliche Zahl von 4 Dampfern zu erheben, und als Ende des Jahres die durch die regelmäßigen bedeutenden Abschreibungen angesammelten Fonds die Höhe von 200,000 Rthlrn. erreicht hatten, gelang es, mit einem patriotischen Bremer eine zweite Prioritäts-Anleihe von 250,000 Rthlrn. unter denselben Bedingungen, wie die frühere, abzuschließen, wodurch der Verwaltungsrath in den Stand gesetzt wurde, den Kontrakt für ein viertes Schiff mit den Erbauern der Hansa abzuschließen und auf diese Weise die transatlantische Linie zu kompletiren. Es wird das Bestreben des Verwaltungsrathes dahin gehen, auch noch für einen fünften Dampfer zu sorgen, und wenn das Glück die Geschäfte des Lloyd nur einigermaßen begünstigt, so hoffen wir bald den Bau eines Reserveschiffes melden zu können.

Die Linien, welche der Lloyd nach London und Hull etablirt hat, wurden regelmäßig befahren, und haben wir eine stetige, von Jahr zu Jahr zunehmende Besserung in dieser Richtung zu konstatiren, so daß, nachdem die Eisenbahn nach Bremerhafen dem Betriebe übergeben ist, der Lloyd von den sechs für die Englische Fahrt bestimmten Dampfern schwerlich den einen oder andern, wie noch in 1861 geschehen, zu Fahrten nach der Ostsee wird benutzen können. Besonders wird der Passagierzug sich nach Vollendung der Eisenbahn nach Bremerhafen diesem Wege zuwenden, wenn durch Ausgabe direkter Billets von England nach den Hauptplätzen Deutschlands den Passagieren Erleichterungen geboten werden, für deren Comfort auf diesen Schiffen der Lloyd bereits erhebliche Ausgaben macht. Die Anzahl der beförderten Passagiere betrug in 1861 2903 Personen.

Die Dampfschiffe auf der Unter-Weser waren sowohl im Passagier- als auch im Schleppdienst in fortwährendem Betrieb, und namentlich leisteten die Schleppschiffe an der Wesermündung bei dem im Januar herrschenden Eisgang ganz vortreffliche Dienste; ohne sie wäre es vielen Schiffen nicht möglich gewesen, den Hafen zu erreichen, und große Verluste an Menschenleben und Kapital wären wohl schwerlich vermieden worden.

Auch in diesem Jahre wurden die Passagier-Dampfschiffe, deren Abfahrt sich nicht nach Ebbe und Fluth richten kann, vielmehr zur festgesetzten Stunde stattfinden muß, ganz außerordentlich durch die Sandbank zwischen Vegesack und Elsfleth in ihrem regelmäßigen Dienst behindert, und indem wir uns auf die Protokolle der technischen Kommission von 1860. XI. Seite 33 und der sechsten Revisions-Kommission XVI. §. 62, sowie der Sitzung vom 5. Oktober 1861 (XVIII. §. 67) beziehen, müssen wir leider bestätigen, daß die Königl. Hannoversche Regierung nichts gethan hat, diesem mit Recht hartgerügten Uebel, der unserem Strome zu so großem Nachtheile gereicht, abzuhelfen.

Die Passagier- und Schleppschifffahrt auf der Oberweser wurde, wie in früheren Jahren, soviel es der Wasserstand erlaubte, regelmäßig betrieben. Leider wurde jedoch in der ersten Hälfte des Jahres der Betrieb mehrere Monate durch die von der Königl. Hannoverschen Regierung vorgenommene Absperrung der Brücke in Hoya behufs Reparatur derselben gestört, und zwar zu einer Zeit, wo der Verkehr recht lebhaft war. Der Lloyd, im Verein mit der Weser-Schleppschifffahrts-Gesellschaft in Minden, schleppte in 90 Schleppfahrten 562 beladene und 127 leere Fahrzeuge stromauf, woraus die Wichtigkeit der Wasserstraße genügend erhellen dürfte.

Seitdem die Eisenbahnfracht für Steinkohlen ermäßigt ist und die Deutsche Kohle hier in Bremen mit der Englischen konkurriren kann, hat der Lloyd sofort angefangen, für seine Schiffe Deutsche Kohlen zu gebrauchen. Anfangs hatte die Direktion viel mit dem Vorurtheil der Ingenieure zu kämpfen, ihr gebührt eben das Verdienst, nicht darin müde geworden zu sein und durch fortgesetzte Versuche den Ingenieuren bewiesen zu haben, daß die Deutschen Kohlen eben so guter Qualität als die Englischen sind. Die Quantität dieses Feuerungsmaterials, welche der Lloyd jährlich gebraucht, ist nicht unbedeutend und beläuft sich bei vollem Betriebe auf ca. 400,000 Ctr., die sämmtlich aus Deutschen Zechen bezogen werden würden, wenn durch Nachlaß der Expeditionsgebühr von 2 Thlr. per Waggon von 100 Ctr. es möglich würde, die Kohlen, deren Preis auf den heimischen Zechen dem Englischen Grubenpreis gleichkommt, ebenso billig per Eisenbahn nach Bremerhaven zu legen, wie sie per Schiff von England bezogen werden können. Dem Beispiele des Lloyd sind nach und nach auch andere hiesige Etablissements gefolgt, und wenn auch noch ein großes Vorurtheil zu Gunsten der Englischen Kohlen, an welche die Konsumenten hier seit Langem gewöhnt sind, besteht, so hoffen wir doch, daß diese nach und nach nicht allein ganz aus dem hiesigen Verbrauch verdrängt, sondern auch, daß die Deutschen Kohlen von unseren Rhedern zum Export nach überseeischen Ländern benutzt werden wird, wenn die so eben erwähnte Expeditionsgebühr fällt.

Versuche sind auch hierin schon in diesem Jahre mit kleinen Sendungen nach Cuba und den Sandwichs-Inseln gemacht, um vorerst über die Brauchbarkeit der Qualität Gewißheit zu erlangen.

Der Betrieb auf dem

„Weser-Bahnhof“

war auch in diesem Jahre ein sehr lebhafter und konnten die für denselben

angemeldeten Güter häufig nicht bewältigt werden. Der Geschäftsverkehr hat folgendes Resultat ergeben:

	vom 1. Januar bis 31. December 1860	1861
a. Krahnbetrieb:		
auf- und abgesetzt	979,674 Ctr.	1,142,893 Ctr.
b. Bahnbetrieb:		
abgegangen	334,294 „	315,242 „
angekommen	353,039 „	589,652 „
Total	686,333 Ctr.	904,894 Ctr.
c. Niederlagebetrieb:		
zur Niederlage gelangte Güter	13,152 „	39,144 „

Dieser an der Weser belegene Bahnhof ist durch einen kaum ¼ Meile langen Schienenstrang mit dem Hauptbahnhof der Wunstorf-Bremer Bahn verbunden, und sowohl der Schienenweg als der Bahnhof selbst sind allein auf Bremens Kosten gebaut. Für die Benutzung des Betriebsmaterials der Hannoverschen Bahn, welches zum Theil aber auch für Bremer Rechnung beschafft ist, muß Bremen an die Hannoversche Eisenbahnkasse für diese kurze Strecke den hohen Satz von 1½ Pfennigen für jeden nach oder von dem Weserbahnhof transportirten Centner Waare bezahlen, und als es die Bremer Behörden im vorigen Jahre wagten, der Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung die unverhältnißmäßige Höhe dieses Satzes vorzustellen und auf eine Herabsetzung anzutragen, weil eben nur diese Verbindungsbahn mit der Weser es möglich macht, eine Menge Waaren (z. B. Steinkohlen) auf der Hannoverschen Bahn nach hier zu führen, wurde durch einen Machtspruch des Hannoverschen Ministeriums der Betrieb auf dem Weserbahnhof ganz aufgehoben. Diese Störung dauerte indessen nicht lange, da auf eine Klage des Senats an Allerhöchster Stelle der Betrieb sofort wieder hergestellt wurde.

Die

Eisenbahn nach Bremerhaven,

obwohl sie seit Anfang Dezember fertig war und vielfach von Hannoverschen Beamten befahren wurde, ist doch nicht mehr in diesem Jahre dem Betriebe übergeben worden; man verzögerte die Eröffnung von einem Tage zum andern, ohne daß dem Publikum ein Grund dafür bekannt wurde.

Glücklicherweise blieb der Winter bis Ende des Jahres milde und eine Störung der Schiffahrt fand nicht Statt, und Bremen konnte sonach die Verzögerung ruhig ansehen, da der Bremer Kaufmann seine Waaren auf dem Wasserwege nach und von Bremerhaven befördern konnte.

An dem neuen

Börsen-Gebäude,

welches wir in unserem letzten Bericht erwähnten, wurde in den letzten Monaten des Jahres der Anfang mit dem Bau gemacht und, soviel es das Wetter erlaubte, rüstig gearbeitet.

Ueber die in 1861 beschafften Bauten in Bremerhaven und Geestemünde lassen wir die Berichte der Vicekonsulate daselbst hier folgen.

Bremerhaven.

Die Stadt Bremerhaven nimmt an Bevölkerung von Jahr zu Jahr zu und wird darin bald größere Fortschritte machen, wenn die Bremer-Geeste Bahn in voller Thätigkeit ist, wodurch die angestrebte Verbindung mit dem Innern Deutschlands eine direkte sein wird. Die Bevölkerung beläuft sich auf ca. 7000 Seelen gegen ca. 5700 im Jahre 1855, einschließlich der Fremden. Von den auf den Schiffswerften und in den Docks arbeitenden ca. 1300 Leuten wohnen am hiesigen Platze ungefähr die Hälfte, die Uebrigen halten sich in den benachbarten Orten Geestemünde, Lehe, Geestendorf ꝛc. auf.

Hafen- und Wasserbauten.

Die Verbreiterung des alten Binnenhafens ist im Laufe des Jahres so ziemlich zu Ende geführt und können jegliche Schiffe darin aufgenommen werden. Der Damm, welcher der Länge nach die Verbreiterung von dem alten Hafenbassin trennt, ist vorläufig nur auf 100 Fuß Länge durchgegraben, resp. gebaggert; die Beseitigung des übrigen Theiles wird im gegenwärtigen Jahre erfolgen.

In Folge des zwischen Bremen und Hannover im Laufe des verwichenen Jahres abgeschlossenen Vertrages, nach welchem etwa 60 Morgen Land aus der Leher Feldmark unter Bremische Hoheit gekommen sind, wurden verschiedene Arbeiten erforderlich, von denen ein großer Theil bereits ausgeführt ist. Diese Arbeiten sind folgende:

1) Anlegung einer neuen Steinböschung zur Schützung des Weser-Ufers und mit Rücksicht auf das an der Nordgrenze Bremerhavens unmittelbar an der Weser Hannoverscher Seits zu erbauende Thurmfort. Diese Steinböschung, welche an der Stelle des Thurmforts bis weit auf das Schlickwatt hinausgeht, ist bereits zur Hälfte ausgeführt.
2) Herstellung einer sogenannten Ausgleichungsschleuse am früheren Grenzgraben. Diese Schleuse (10 Fuß weit) wird mit Spül-Einrichtungen versehen und soll bei der beabsichtigten Verlängerung des neuen Hafenbassins zur Ausgleichung des Wasserstandes in demselben dienen. Das Fundament dieses Werkes ist etwa zur Hälfte bereits ausgerammt.
3) Herstellung eines 16 Fuß breiten Zoll- und Grenzgrabens an der nördlichsten Grenze im Außendeich.
4) Herstellung eines neuen, ca. 2800 Fuß langen Schlafdeichs an der Nordgrenze der Binnendeichsländereien. Dieser Schlafdeich führt von dem Weserdeich bis an den Geestedeich, liegt mit der Kappe auf 26 Fuß über Null und ist im Wesentlichen fertig.
5) Herrichtung eines Zollgrabens von 16 Fuß Breite, sowie von Pallisaden nördlich des Schlafdeichs. Diese Arbeiten sind ebenfalls fertig.

Die neue Eindeichung des an Bremen gekommenen Leher-Außendeichslandes wird im gegenwärtigen Jahre erfolgen; auch soll dann die Niederlegung des alten Schlafdeiches stattfinden.

An der Nordermole des neuen Vorhafens ist vor dem stark geböschten Kopf von Grauwerk ein hölzerner Vorbau errichtet. Der Kopf ist in Berücksichtigung des starken Eisganges flach ablaufend angelegt; es sind aber wiederholt Fälle vorgekommen, wo Schiffe auf dieser unter Wasser befindlichen Fläche Schaden genommen, weshalb man sich zu einem Vorbau von Holz mit senkrechten Wänden entschlossen hat.

Die für den täglichen Verkehr an der Geeste schon in 1860 im Bau begriffene Mauer ist seit längerer Zeit ganz fertig. Dieselbe enthält 10 kleine Einschnitte (massive) für Treppen, durch welche das Löschen und Laden der kleineren Schiffe sehr zweckmäßig vermittelt wird.

Ein neuer Dampfbagger, ganz von Eisen, mit einer Hochdruckmaschine von 35 Pferdekraft ist angeschafft. Für die Baggerung, die bis zu 30 Fuß Tiefe erfolgen kann, dient ein Schaufel-Apparat. Mit diesem Bagger läßt sich ein Baggerschiff von 1400 Kubikfuß Bremer Maaß in 6 bis 7 Minuten vollbaggern. Durch Verholen und sonstige Vorkommnisse geht aber immer viel Zeit verloren, und so kann man rechnen, daß täglich etwa 40 solcher Baggerschiffe gefüllt werden.

Eisenbahnbau.

Die Zweigbahn von Geestemünde bis Bremerhaven ist vollständig zum Betriebe fertig. Ebenso ist der Bahnhof in Bremerhaven soweit mit Gleisen versehen, daß das Ein- und Ausladen von Gütern an beiden Bassins stattfinden kann. Es haben daselbst bis jetzt vorläufig erst ein provisorisches Verwaltungsgebäude, sowie provisorische Schuppen hergerichtet werden können. Die beabsichtigten Einrichtungen für hydraulische Krähne sind ebenfalls im verflossenen Jahre noch nicht soweit gediehen, daß dieselben benutzt werden können.

Ueber die zu Bremerhaven befindlichen Dry-Docks und Werften für Neubau von Schiffen und deren Reparaturen ist Folgendes zu bemerken:

Lange's neuer Dock:

Länge	375	Fuß,
Breite	60	„
Breite der Schleuse	60	„
gewöhnlicher Wasserstand	17½	„

Lange's alter Dock:

Länge	230	Fuß,
einen Theil der Länge	183	„
Breite	95	„
Breite der Schleuse	50	„
gewöhnlicher Wasserstand	14½	„

Es wurden reparirt in 1861:

im alten Dock .... 45 Segel- und 3 Dampfschiffe,
im neuen Dock (eröffnet Ende August) 14 Segelschiffe.

Auf dieser Werfte befinden sich Sägegatter, Schmiede, Bohrmaschine, Drehbank ꝛc., um alle Maschinentheile repariren und erneuern zu können; durchschnittlich sind 300 Arbeiter beschäftigt.

F. W. Wencke's Dry-Dock.

Breite desselben	112	Fuß,
Länge des einen Bodens	303	„
Länge des anderen Bodens	215	„
Breite der Schleuse	56	„
Tiefe unter Nullstand nach Englischem Maaße	6	„ 9 Zoll.

Es haben sich bereits 4 Schiffe zu gleicher Zeit in diesem Dock befunden. Die Anzahl der seit Anfang März 1861 (Zeit der Eröffnung des Docks) gedockten Schiffe beträgt 39, wovon 23 unter schwerer Reparatur (4 Schiffe verblieben über 5 Monat im Dock). Auf der Werft sind folgende Geschäfte vertreten:

Reparatur-Werkstätte für alte Schiffe,
Helgen für Neubau und Schaluppenbau,
diverse Tischler-Werkstätten,
Holz- und Blockdreherei,
Schmiede-Werkstätten, Dampfsägen, Zirkelsägen,
Eisen-, Bohr- und Drehmaschine.
Arbeitskräfte 310 Mann.

Ulrich's Werft. Auf dieser wurde im Jahre 1861 ein neues Schiff 350 Last groß erbaut und 85 Schiffe in Reparatur genommen. Arbeiter durchschnittlich 80.

Tecklenborg's Werft. Es wurde auf demselben in 1861 ein neues Schiff von 600 Last gebaut und ist augenblicklich ein solches von gleicher Größe wieder aufgesetzt. An Arbeitern waren als Zimmerleute, Tischler, Schmiede ꝛc. 100 Mann durchschnittlich beschäftigt.

Rickmer's Werft. Im Jahre 1861 wurde eine Barke von 270 Last neu erbaut und ein größeres Schiff in Bau genommen, welches im Frühjahr vom Stapel gelassen werden soll. Arbeitskräfte augenblicklich 60 Mann.

Geestemünde.

Die soweit ausgeführten Eisenbahn- und großartigen Hafenbauten erscheinen als vollkommen praktisch, und da die Anlagen durchaus solide und auf bedeutende Verkehrsverhältnisse berechnet hergestellt werden, so darf man erwarten, daß bei späterem Einlaufen der Schiffe in den hiesigen Hafen deren Ent- und Beladung in möglichst kurzer Zeit geschehen kann.

Bei der bevorstehenden Eröffnung der Eisenbahn wird der hiesige Bahnhof und die dazu gehörigen Baulichkeiten für die Personenbeförderung im Ganzen als vollendet bezeichnet werden können, wenn auch einzelne Theile dieser Gebäude noch der inneren Ausführung bedürfen.

Längs des Bahnhofs und unmittelbar am Hafenbassin befinden sich zwei große massive Niederlage-Gebäude im Bau, jedes von 320 Fuß Länge und 60 Fuß Breite mit 5 Böden und den entsprechenden Kellerräumen. Eins dieser Gebäude ist bereits unter Dach und bis auf die innere Einrichtung vollendet. Dagegen befindet sich das andere erst bis auf ca. 20 Fuß Höhe in den Mauern aufgeführt. Durch hydraulische Krähne beabsichtigt man die Bewegung der Waaren zu beschaffen und außerdem einen großen Krahn von ca. 600 Ctr. Tragkraft herzustellen.

Bevor nicht der im Bau befindliche hiesige Hafen eröffnet sein wird, ist ein bedeutender direkter Güterverkehr zwischen Geestemünde und dem Inlande nicht zu erwarten, weil der Geestefluß seines geringen Tiefgangs halber keinen sicheren und geeigneten Löschplatz für größere Schiffe bietet, und es wird sich demnach der Verkehr seewärts ankommender und abgehender Waaren vorläufig noch auf Bremerhaven beschränken müssen, wohin vom hiesigen Bahnhof eine für Bremische Rechnung erbaute Zweigbahn für den Gütertransport führt.

Das Freihafengebiet von Geestemünde ist dem Verkehr entsprechend erweitert und vom Zollgebiet nach Möglichkeit abgegrenzt worden. Zur Revision und Verzollung von Gütern ist das Haupt-Zollamt nach dem Bahnhof verlegt, woselbst sich jetzt auch eine Post- und Telegraphenstation befindet.

Die Hafenbauten sind soweit fortgeschritten, daß das vorläufig eingerichtete Bassin auf 2000 Fuß Länge und 400 Fuß Breite ausgegraben und mit massiven Kaimauern eingefaßt ist; dasselbe kann je nach späterem Bedürfniß noch um weitere 2000 Fuß verlängert werden. Zur Ausbaggerung des Grundes liegt schon ein großer Dampfbagger bereit, der nach Eröffnung des Bassins sofort seine Thätigkeit beginnen wird.

Die Hafenschleuse ist 80 Fuß breit in den Thoren und ist eine Kammerschleuse von 300 Fuß Länge in den Kammern. Die Schleusenthüren sind bis auf kleine Nebenarbeiten vollendet und eingesetzt; von dem Vorhafen ist bereits ein bedeutender Theil ausgehoben und mit Einfassungsmauern versehen, und wird darin nach Aufhören des Frostes fortgefahren werden.

Vom Haupt-Bassin ab führt ein im Wasserspiegel 150 Fuß breiter und 3200 Fuß langer Kanal, der bereits vollständig mit Kai-Mauern eingefaßt ist und an dessen beiden Seiten Schienenstränge gelegt werden sollen, auf welchen die im Kanal gelöschten Güter direkt nach dem Bahnhof geführt werden können.

Die an den Seiten dieses Kanals belegenen, der Regierung gehörigen Bauplätze würden sich zur Anlage von Packhäusern sehr eignen, weil sie unmittelbar am Kanal billige und bequeme Lagerung und Versendung der Waaren per Schiff und per Bahn möglich machen.

Im Bezirke von Geestemünde befinden sich:

der König Georgs Dock (Eigenthum von Tecklenburg).

Länge	330	Fuß,
Breite	90	„
Durchschnittlicher Wasserstand in der Schleuse	15 bis 18	„

Schau und Oltmanns Dock.

Länge des einen Bodens	280	Fuß,
Länge des anderen	170	„
größte Breite	90	„
Schleusentiefe	13 bis 15	„

Rickmers Werft. Darauf sind in 1861 fünf Schiffe von zusammen ca. 1700 Last neu erbaut. Dieses großartige Etablissement ist mit einer Hochdruck-Dampfmaschine von 120 Pferdekraft versehen, welche mehrere Sägegattern, Cirkelsägen, Hobel-, Bohr- und Schmiede-Anlagen treibt.

Als Zimmerleute, Tischler, Schmiede und Handlanger waren in 1861 ca. 600 Personen täglich auf den genannten für Geestemünde und Umgegend hochwichtigen Werkstätten in Arbeit.

Bevor wir zu einer Besprechung über die Resultate des Bremer Han-

dels übergehen, sei es uns erlaubt, hier noch anzuführen, daß im April durch Rath und Bürgerschaft die Zünfte aufgehoben und eine allgemeine Gewerbefreiheit eingeführt wurde. Die hiesigen Handwerker hatten zwar heftig dagegen debattirt und in der Aufhebung der Zünfte ihren Ruin vor Augen gesehen, bis jetzt aber hat sich diese Furcht glücklicherweise nicht begründet; wir wenigstens haben bis so weit noch keinerlei Inkonvenienzen für die Handwerker bemerkt, und einzelne Geschäfte haben sich nach unserer Ansicht bereits gehoben, seitdem sie von dem unnatürlichen Zunftzwang befreit sind.

(Schluß folgt.)

Mittheilungen.

Berlin. Mitte Mai. Im Nachstehenden geben wir eine Uebersicht der Einfuhr und Ausfuhr von Lebensmitteln und Frachtgütern, welche während des Jahres 1861 in Berlin auf folgenden Eisenbahnen stattgefunden hat.

1. Verkehr der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn.

a. Eingang:

Nach Berlin importirt	1,680,523 Ctr.,	
auf Anschlußbahnen übergegangen	486,069 „	
zusammen indirektes Gut	2,166,592 Ctr.	und 39,522 Stück Vieh,
dazu direktes Gut	359,033 „	
also Gesammt-Eingang	2,525,625 Ctr.	und 39,522 Stück Vieh.

b. Ausgang:

Von Berlin exportirt	1,371,955 Ctr.,	
von Anschlußbahnen übergegangen	337,482 „	
zusammen indirektes Gut	1,709,437 Ctr.	und 46,494 Stück Vieh,
dazu direktes Gut	695,573 „	
also Gesammt-Ausgang	2,405,010 Ctr.	und 46,494 Stück Vieh,

2. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Der Eingang betrug:

im direkten Verkehr	1,045,071 Ctr.	und 3,362 Stück Vieh,
im Lokalverkehr	650,754 „	„ 2,388 „ „

Der Ausgang betrug:

im direkten Verkehr	1,000,787 Ctr.	und 9,178 Stück Vieh,
im Lokalverkehr	593,152 „	„ 986 „ „

3. Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Dieselbe beförderte in:

	Eingang	Ausgang
Lokalgut	1,097,456	712,095
transitirendes Gut ..	860,670	584,816
zusammen	1,958,126	1,296,911

4. Auf der Berlin-Stettiner Eisenbahn sind von Berlin abgegangen 777,806 Ctr. und in Berlin angekommen 1,624,271 Ctr.

Friedrichshafen. Anfang Februar. Im vergangenen Jahre haben 671 Schiffe klarirt, während 1105 des konträren Windes wegen hierselbst einliefen. Unter den ersteren befindet sich ein Preußisches Schiff zu 21 Normallasten. Die Einfuhr unseres Platzes bestand hauptsächlich aus Salz, Roggen, Zucker, Syrup, Kaffee, Thee, Tabak, Holz, Manufakturwaaren, Glas, Flachs, Eisen rc.; die Ausfuhr aus Knochen, Häuten, Fleisch, Speck, Korn und Butter. Die eingeführten Waaren stammen hauptsächlich aus England, Holland, Portugal, Schweden und Norwegen. Von Preußen trafen nur 2000 Tonnen Roggen und eine Ladung Holz ein; die ausgeführten Waaren sind vorzugsweise nach England, Holland, Schweden und Norwegen gegangen. Das Hafengeld und der Zolltarif haben keine Aenderung erfahren. Der gesetzliche Zinsfuß beläuft sich auf 4 pCt., an Wechseldiskonto wurden 4 bis 6 pCt. gezahlt. Die hiesigen Fabriken sind hauptsächlich Branntweinbrennereien, Kalkbrennereien, Eisengießereien und Ziegelhütten; die Arbeiter bei den letzteren sind meistens Deutsche, und zwar dem Fürstenthum Lippe-Detmold angehörig. Preußische Handlungsreisende besuchten unsern Platz im verflossenen Jahre nicht.

Christiansand. Ende Februar. Der Verkehr mit Preußen und dem diesseitigen Konsularbezirke war im vergangenen Jahre von größerer Bedeutung als gewöhnlich, da die schlechte Ernte im südlichen Theile Norwegens eine bei Weitem größere als die gewöhnliche Getreide-Einfuhr, namentlich in Roggen erforderte. Im Allgemeinen kann die Getreideernte in ganz Norwegen als befriedigend, vielleicht als Mittelernte anzusehen sein. Die Getreidepreise stellten sich ungefähr wie folgt: Weizen 7½ Sp., Roggen 4½ Sp., Erbsen 4⅔ Sp., Gerste 3½ Sp. und Hafer 2 Sp. für die verzollte Norwegische Tonne. Die Zahl der Preußischen, in dem hiesigen Konsularbezirke während 1861 ein- und ausgelaufenen Schiffe betrug im Ganzen 7.

Sundsvall, 1. April. Von den Handelsartikeln, welche im Jahre 1861 nach Sundsvall importirt worden sind, verdienen als die wichtigsten folgende hervorgehoben zu werden:

42,353	Pfd.	Branntwein und Spiritus,
123,668	Kannen	„ „
132,384	Pfd.	Arrac und Cognac,
64,184	„	Kaffee,
549,699	„	„
78,080	„	Zucker aller Art,
69,875	„	Syrup,
41,678	„	„
4,044	„	Feigen,
6,300	„	„
11,916	„	Pflaumen und Zwetschen,
9,685	„	Rosinen,
3,300	„	„
1,771	Ctr.	Häringe,
1,301	„	gesalzenes Fleisch und Speck,
222	„	Käse,
791	„	Butter,
4,349	Pfd.	Mettwürste,
4,970	Kbkf.	Kartoffeln,
5,468	„	Getreide, ungemahlen, Hafer,
10,583	„	„ „ Gerste und Malz,
268,631	„	„ „ Roggen,
43,347	„	„ „ div. Sorten,
1,621	Ctr.	Weizenmehl,
2,279	„	Roggenmehl,
26,843	Pfd.	Reis,
27,418	Kbkf.	Salz,
214	Last	Kalk, inländischer,
5,485	Pfd.	Farbestoffe,
28,784	„	Fensterglas,
37,054	„	„
19,635	„	bereitete Häute,
19,231	„	Photogen,
69,524	Kbkf.	Steinkohlen,
283,600	Stück	Ziegel,
6,110	Pfd.	Tauwerk,
41,002	„	Weine auf Fässern,
179,759	„	„ „ „
17,319	Kannen	Weine in Bouteillen,
531	„	„ „ „
4,950	Pfd.	Tabak,

9,256 Pfd. Manufakturwaaren,
20,328 „ Segeltuche,
8,871 „ Essig,

zu einem Gesammtwerthe von 119,716 Pfd. Sterl. Von obigen Waaren sind nur 1250 Tonnen Roggen aus dem Königreiche Preußen, und zwar von Königsberg importirt worden, nebst 1100 Liespfd. Heu, 220 Garnirungsmatten und 40 Stück Planken. Die übrigen Staaten des Deutschen Zollvereins sind bei genanntem Import nicht weiter betheiligt gewesen. Die Ausfuhr des Jahres 1861 bestand in

27,645 Ctr. Eisen,
20,333 Stück Sägeblöcke,
3,443 „ Bugspriete, Masten, Spieren,
24,427 „ Sparren,
213,570 „ Balken,
332 Zwölfter Bootshakenstangen,
4,192 Paar Ruderhölzer,
802 Faden Brennholz,
86,644 Zwölfter Bretter, 1½- und 3zöllige,
8,031 „ Halbbretter, do.
27,795 „ Bretter unter 1½ Zoll,
867 „ Halbbretter, do.
1,860 „ Bretter über 3 Zoll,
136,299 „ Splittholz,
2,000 Stück Schiffsnägel,

zu einem Gesammtwerthe von 238,765 Pfd. Sterl. Die genannten Export-Artikel sind versandt nach England in 313 Ladungen, nach Frankreich und Algier in 95, nach Spanien in 30, den Niederlanden in 18, Dänemark in 11, Belgien in 9, Lübeck in 6, Capstadt 5, Preußen 4, Portugal 4, Italien 3, Hannover 1, Mecklenburg-Schwerin 1. Außerdem gingen nach Rußland und Finnland 27 Schiffe, wovon der größte Theil unbeladen. Von den genannten 4 nach Preußen gegangenen Fahrzeugen waren 3 beladen mit 7,548 Centner Eisen, während ein kleineres Schiff mit Ballast nach Memel ging. Nach dem Auslande sind im Ganzen 527 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 77,197 Schwedischen Lasten, entsprechend 185,273 Tons, abgegangen, wovon jedoch nur 505 beladen. Von genannten 527 Schiffen waren 307 Norwegische, 73 Schwedische, 36 Englische, 36 Preußische, von 6129 Normallasten Tragfähigkeit, 31 Mecklenburg-Schwerinsche, 22 Finnische, 8 Französische, 4 Nordamerikanische, 4 Dänische, 3 Hannoveraner, 1 Bremenser, 1 Hamburger, 1 Holländisches. — Was die hiesige Gewerbs- und Fabrikthätigkeit betrifft, so ist anzuführen, daß hier folgende Etablissements sich befinden: 1 Kreide- und Brasilienholz-Mahlmühle, 1 Glockengießerei, 1 Metallhammer, 1 Eisengießerei, 1 Bayrisch-Bierbrauerei, 9 Gerbereien, 8 Färbereien, 4 Schiffswerften, 6 Dampf-Sägemühlen, neben welchen 2 weitere im Bau begriffene, 9 Eisenhüttenwerke, 3 Hochöfen, 65 größere und kleinere Wasser-Sägemühlen, 1 Glashütte, 1 Papierfabrik, 1 Ziegelei, 1 Walzwerk und Wollenspinnerei und 14 Depots für Abladung von Holzwaaren. Bei weitem der wichtigste Nahrungszweig ist der Handel mit Holzwaaren, durch welchen die große Masse der arbeitenden Klasse bis viele Meilen weit ins Innere des Landes hinein in Thätigkeit gesetzt wird. Daneben wird auch Schiffsrhederei getrieben, da die Stadt 62 Fahrzeuge besitzt, von zusammen 7,418 Schwed. Lasten = 17,803 Tons Tragfähigkeit. Ausländer sind bei genannter Gewerbs- und Fabrikthätigkeit als Unternehmer, Werkführer und Arbeiter nur ausnahmsweise betheiligt.

Lyon, Ende April. Im Nachstehenden geben wir eine Uebersicht über die vorjährigen und diesjährigen Preise für Chinesische und Japanische Seide. Zum näheren Verständnisse der Tabelle ist die Bemerkung vorauszuschicken, daß die Preise in Francs per Kilo à 2 Zollpfund ausgeworfen und nach dem Titre berechnet sind:

		1861	1862	
		12. April	12. März	12. April
Chinesische Seide in Französischer oder Italienischer Bearbeitung:				
Kettseide	40—45	86—94	80—85	82—86
Schußseide oder Einschlag	40—45	80—82	80—85	82—86
„	45—50	75—78	76—80	77—81
„	50—60	70—74	70—75	72—76
gedrehte Gregefäden	20—25	—	—	—
„	25—30	80—82	—	—
Kettseide in Chinesischer Bearbeitung	40—45	72—74	70—73	70—73
Schußseide oder Einschlag in Chinesischer Bearbeitung	40—45	72—74	65—70	67—71
desgl.	46—50	68—71	60—64	63—66
desgl.	50—60	63—67	56—59	56—59
Grege in ungedrehten Fäden:				
Tsatléseiden: ½ Londoner Qualität		—	—	—
3 „		65—66	70—73	74—75
3½—4 „		62—64	64—69	68—72
Taysamseiden: ½ „		56—60	—	61—64
¾ „		46—52	50—55	53—56
in langer Haspel 1 u. 2		—	52—56	54—56
„ 3 u. 4		—	—	—
gezwirnte (Skeies)		45—48	—	47—50
Yaen Faa: 1, 2 und 3		—	63—68	64—68
geringere Qualität		—	—	—
Japanische Seiden: 1. Qualität		—	82—88	87—90
2. „		81—87	74—80	78—82
3. „		70—76	60—70	68—73
geringere Qualität		46—54	48—58	49—56

Kadix. Anfang Januar. Während des verflossenen Jahres haben 12 Preußische Schiffe den hiesigen Hafen besucht; sie führten Heu, Kohlen, Ballast und Holz an und gingen mit Holz und Salz, die meisten jedoch in Ballast wieder in See. Die Totalsumme der in Kadix angelaufenen Handelsschiffe beträgt 4871, worunter 3766 unter Spanischer und 1105 unter fremder Flagge segelnde.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 13 und 14 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Ober-Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag. Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Lowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Wochenschrift
für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 21. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 23. Mai 1862.

Ergebnisse der Preußischen Post- und Telegraphen-Verwaltung in den Jahren 1858 bis 1860.

(Schluß.)

In Betreff der internationalen Post-Verhältnisse ist zunächst zu erwähnen, daß die vertragsmäßigen Seepost-Verbindungen mit Rußland, Schweden und Dänemark während der letzten Verwaltungs-Periode regelmäßig unterhalten worden sind.

Die Post-Dampfschifffahrten zwischen Stettin und St. Petersburg sind in den Jahren 1858 und 1859 noch in umfangreichem Maße für den Personen- und Güterverkehr benutzt worden und haben in jedem dieser Jahre der Staatskasse einen Reinertrag von durchschnittlich 50,000 Rthlrn. geliefert. Im Jahre 1860 nahm jedoch der Verkehr auf dieser Linie merklich ab; der Reinertrag ging auf pptr. 15,000 Rthlr. zurück. Der Grund dieser Abnahme ist einerseits in der Konkurrenz, welche die in neuerer Zeit eingerichteten regelmäßigen Privat-Dampfschifffahrten zwischen Stettin und St. Petersburg den Postschiffen bereitet haben, andererseits darin zu suchen, daß die fortschreitende Vervollständigung der Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und St. Petersburg bereits eine Rückwirkung auf die Benutzung der Seepost-Linie ausübte.

Auf der Linie Stettin-Stockholm hat sich der Verlust des Post-Dampfschiffs „Nagler" in der Nacht vom 1. auf den 2. November 1859 zugetragen; es scheiterte bei heftigem Sturme ohne menschliches Verschulden in den Scheeren von Oerhe. Passagiere und Mannschaften wurden gerettet, von der Ladung aber nur ein unbedeutender Theil geborgen. Es ist der erste Verlust eines Post-Dampfschiffs, den die Preußische Post-Verwaltung erleidet.

Die Seepost-Verbindung zwischen Stralsund und Ystadt wird noch jetzt nur in geringem Maße benutzt, weil konkurrirende Routen, namentlich diejenige über Kiel und Korsoer eine bequemere und schnellere Verbindung mit Schweden gewähren. Indeß ist zu erwarten, daß nach Vollendung des Schienenweges zwischen Stockholm und Malmoe, sowie nach erfolgter Herstellung der Eisenbahn-Verbindung zwischen Angermünde und Stralsund, der Seeweg über Stralsund, wahrscheinlich in der Richtung auf Malmoe, statt bisher Ystadt, für die Verbindung von Deutschland mit Schweden und Dänemark sich besonders zweckmäßig gestalten dürfte und dann einen wesentlichen Theil jenes Verkehrs wiederum der Linie über Stralsund zuführen wird.

Der Verkehr der Linie Stettin-Kopenhagen hat, unter dem Einfluß der konkurrirenden Routen über Kiel, Wismar und Lübeck, keine regelmäßig fortschreitende Entwickelung behauptet. Der Zuschuß blieb im Durchschnitt noch zu bedeutend, als daß mit Hinblick auf die vorhandenen Konkurrenz-Linien die direkte Stettin-Kopenhagener Linie für beiderseitige Staatsrechnung ferner aufrecht erhalten werden konnte. Die genannte Verbindung ist daher im Einverständnisse mit der Königlich Dänischen Regierung mit dem Schlusse des Jahres 1860 aufgehoben worden.

Die längere Zeit hindurch fortgesetzten Unterhandlungen mit Großbritannien haben zum Abschluß eines Additional-Postvertrages d. d. 13./20. Juni 1859 geführt. Obwohl durch denselben nicht alle beabsichtigten Erleichterungen des Postverkehrs haben verwirklicht werden können, so ist doch vorläufig für die frankirte Korrespondenz zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreiche eine Ermäßigung des einfachen Porto von 7 auf 5 Sgr. erzielt worden. Die Versendung von Geldern und Packeten nach und aus Großbritannien hat auf den Wegen über Calais und Rotterdam Erleichterungen erfahren.

Der neue Postvertrag mit Frankreich ist von Mitte des Jahres 1858 ab zur Ausführung gelangt. Während das Porto für die Korrespondenz zwischen Preußen und Frankreich früher 3½, 4½ oder 5½ Sgr. betrug, je nachdem der Abgangs- oder Bestimmungsort 10, 20 oder mehr Meilen von Aachen, Trier oder Saarbrück entfernt war, und

das einfache Briefgewicht diesseits zwar 1 Loth excl., jenseits aber nur 7½ Grammes (pptr. ¼ Loth) erreichte, ist durch den neuen Vertrag das Porto dahin regulirt, daß es für frankirte Briefe aus und nach der Rheinprovinz 3½ Sgr. (resp. 40 Cents), aus und nach den übrigen Provinzen 4½ Sgr. (resp. 50 Cents), für unfrankirte Briefe beziehungsweise 4 Sgr. (resp. 50 Cents) und 5 Sgr. (resp. 60 Cents) beträgt, das einfache Briefgewicht aber gleichmäßig für die diesseitige und jenseitige Strecke auf 10 Grammes (nahe an ¾ Loth) festgestellt worden ist.

Mit Spanien sind in Beziehung auf die Gewährleistung für rekommandirte Briefe und auf die Behandlung der Briefe mit Waarenproben günstige Verabredungen getroffen worden.

Die Post-Konvention mit der Schweiz ist einstweilen aufgelöst worden, weil die Vermittelung der Preußisch-Schweizerischen Korrespondenz durch die zwischenliegenden Postverwaltungen im Wege des einzelnen Austausches für jetzt den Verhältnissen besser entspricht.

Leider ist es noch nicht möglich gewesen, für die Korrespondenz zwischen Deutschland und Nord-Amerika, welche in Gemäßheit des Preußisch-Amerikanischen Postvertrages von 1852 in direkten Briefpacketen zwischen Preußischen und Amerikanischen Post-Anstalten befördert wird, eine Porto-Ermäßigung zu bewirken. Den wesentlichsten Theil des Porto für diese Korrespondenz bildet das Seeporto für den Weg zwischen England und Amerika. Dieses Seeporto ist nach demselben Satze zu entrichten, welcher für die Korrespondenz zwischen Großbritannien und Nord-Amerika maßgebend ist. Zwischen beiden Staaten sind seit Jahren, bis jetzt fruchtlos, Unterhandlungen behufs Herabsetzung des Gesammtportos und darunter des Seeportos gepflogen worden. Es ist für jetzt noch nicht abzusehen, wann mit einer Herabsetzung des Gesammtportos zwischen Großbritannien und Nord-Amerika zugleich eine Erleichterung des Porto-Tarifs für die Korrespondenz zwischen dem Deutschen Kontinent und Nord-Amerika, so weit sie ihren Weg über England nimmt, wird erreicht werden können.

In dem Jahre 1860 war zu Frankfurt a. M. die vierte Deutsche Post-Konferenz versammelt. Der Postvereins-Vertrag lief mit Ende des Jahres 1860 ab. Durch den Abschluß eines neuen Postvereins-Vertrages vom 18. August 1860 [1]) ist das Bestehen des Postvereins auf eine fernere, neue Periode von 10 Jahren bis Ende 1870 gesichert. Außer dem Haupt-Vertrage selbst wurden auf der Post-Konferenz ein Reglement für den Postvereins-Verkehr [2]), welches hauptsächlich die Verhältnisse der Post-Anstalten dem Publikum gegenüber zum Gegenstande hat, und eine Instruktion für den Vereins-Postdienst [1]), die auf den technischen Betrieb sich erstreckt, vereinbart. Die früheren Prinzipien bildeten die Grundlage der Verhandlungen. Im Interesse des Verkehrs sind daran neue und mannigfache Verbesserungen geknüpft worden. Hierhin sind vornehmlich zu rechnen: die Herstellung einer gleichmäßigen Eintheilung des Zollpfundes im Postvereins-Verkehr, die Vereinfachung der Vorschriften über die Kreuzbandsendungen, die Abschaffung des Frankozwangs für rekommandirte Briefe, die Ermäßigung des Porto für Gelder, für kleinere Päckereien, für Sendungen an dislocirte Bundestruppen und die Herabsetzung der Gebühren für Expreßbriefe, die feste Regelung der Portofreiheiten für Vereins-Fahrpost-Sendungen und einige Vervollständigungen an dem auf der dritten Deutschen Post-Konferenz zu München im Jahre 1857 vereinbarten Systeme der direkten Fahrposttaxe, welches vom 1. Juli 1858 ab zur Ausführung gelangt war und einen Wendepunkt in der ganzen Fahrpost-Abrechnung zwischen den zum Postverein gehörigen Staaten bildet.

Die von der Zunahme des Verkehrs getragene Fortentwickelung und Ausbreitung des Preußischen Post-Instituts erforderte einen weiteren Zuwachs an Beamtenkräften. Das Personal an Beamten, Unterbeamten und kontraktlichen Dienern zur Verwaltung und zum Betriebe, welches im Durchschnitt der Verwaltungsperiode 1855/57 die Anzahl von 12,981 erreichte, hat nach dem Durchschnitt der letzten Verwaltungsperiode 14,879 betragen. Jeder Stellenvermehrung geht eine spezielle Prüfung der Nothwendigkeit voraus. Die Einrichtung neuer Postanstalten und ambulanter Postbüreaus auf Eisenbahnrouten, die fast alljährlich beträchtliche Erweiterung des Betriebes der größeren Postanstalten und die Vervollkommnung der Landbriefbestellung sind die wesentlichsten mitwirkenden Ursachen der stetigen Personal-Vermehrung.

Die Zahl der zum Eintritt als Post-Aspirant sich meldenden jungen Männer, welche nach Ablegung der vorgeschriebenen Prüfungen dereinst in die wichtigeren und höheren Stellen einzurücken bestimmt sind, hat sich angemessen vermehrt.

Das finanzielle Gesammt-Ergebniß der Preußischen Post-Verwaltung darf auch aus den letztverflossenen drei Jahren als ein günstiges bezeichnet werden.

	1858.	1859.	1860.
	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
Die gesammte Einnahme betrug...	12,087,376	12,381,681	12,754,530
Die gesammte Ausgabe betrug....	10,095,660	10,555,806	10,787,973
Ueberschuß....	1,991,716	1,826,875	1,966,557

[1]) H.-A. 1861. I. S. 87.

[2]) a. a. O. S. 102.

[1]) a. a. O. S. 89 u. ff.

Vergleichungsweise betrug durchschnittlich in den Jahren:

	1855/57.	1852/54.	1849/51.
	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
die Einnahme........	11,312,049	8,671,177	7,319,329
die Ausgabe........	9,642,778	7,606,054	6,467,888
der Ueberschuß......	1,669,271	1,065,123	851,441

Das Ergebniß der letzten Verwaltungs-Periode würde ein noch günstigeres gewesen sein, wenn nicht die Theuerungs-Verhältnisse erhebliche Mehr-Ausgaben bei den Betriebskosten zur Folge gehabt hätten; außerdem hat die Post-Verwaltung den Gesammtbetrag von etwa 187,450 Rthlr. zur Aufbesserung der Besoldungen ihrer Beamten aus der Post-Einnahme bestritten. Ein Einnahme-Ausfall von jährlich etwa 35,000 Rthlr. ist durch die vom 1. Januar 1858 ab eingetretene Ermäßigung des Gesetzsammlungs-Preises von 2 auf 1 Rthlr. jährlich herbeigeführt und ebenfalls von der Postkasse zu tragen gewesen.

Lange war es als ein Bedürfniß empfunden worden, eine getreue und geschichtliche Aufzeichnung des Entwickelungsgangs des Preußischen Postwesens von seinen Anfängen bis auf die neueste Zeit zu erlangen. Durch eine von dem Postrath Stephan nach amtlichen Quellen ausgearbeitete, im Jahre 1859 von demselben herausgegebene Geschichte der Preußischen Post ist auf jenem Gebiete in erfreulicher Weise dem Verlangen eines großen Kreises der zur Post gehörigen Beamten, wie anderer dafür sich interessirender Forscher, entsprochen worden.

2. Telegraphenwesen.

Das Institut der elektrischen Telegraphie hat sich in den letzten Jahren in einer, der großen Wichtigkeit desselben für das gesammte Staatsleben entsprechenden Weise entwickelt.

Die wichtigen Dienste, welche es dem Verkehr leistet, werden vollständig gewürdigt und erzeugen den vielseitig geäußerten Wunsch nach weiterer Ausdehnung des telegraphischen Netzes.

Die Zahl der bei Preußischen Telegraphen-Stationen aufgegebenen Depeschen, welche in den Jahren

1850/51 durchschnittlich ..... 37,644 Stück,
1852/54 » ..... 83,098 »
1855/57 » ..... 205,259 »

betrug, hat im Jahre

1858........................ 247,202 Stück,
1859........................ 349,997 »
1860........................ 384,349 »
durchschnittlich 327,183 »

betragen.

Es verhält sich der durchschnittliche Verkehr der Jahre 1855/57 zu 1858/60 wie 100 : 159.

Die Vermehrung der Depeschen betrug:

1858 gegen 1857 .... 5,657 Stück,
1859 » 1858 .... 102,795 »
1860 » 1859 .... 34,352 »

Von den beförderten Depeschen waren:

im Jahre 1858........... 7,26 Prozent,
» » 1859........... 7,37 »
» » 1860........... 7,78 »

gebührenfreie Staats- und sonstige Dienst-Depeschen.

Annähernd 67 Prozent kommen auf die Depeschen in Börsen- und Handels-Angelegenheiten, etwa 4 Prozent auf die der Zeitungs-Redaktionen und 21 Prozent auf diejenigen in Familien-Angelegenheiten.

Unter Hinzurechnung der vom Auslande eingegangenen, nach Preußen bestimmten oder im Transit durch Preußen beförderten Depeschen betrug die Gesammtzahl:

in dem Jahre 1856........ 336,583 Depeschen,
» » » 1857........ 391,344 »
durchschnittlich im Jahre..... 363,963 Depeschen,
dagegen im Jahre 1858..... 414,588 Depeschen,
» » » 1859..... 561,977 »
» » » 1860..... 602,100 »
durchschnittlich im Jahre..... 526,221 »

Die Vermehrung der Depeschen im Gesammtverkehr stellt sich wie folgt:

1858 gegen 1857 .... 23,244 Stück,
1859 » 1858 .... 147,389 »
1860 » 1859 .... 40,123 »

Zu Neu-Anlagen Behufs Vermehrung telegraphischer Verbindungen wurden durch den Etat bewilligt:

in den Jahren 1855/57 .... 550,000 Rthlr.

Zu gleichem Zwecke enthielt der Etat des

Jahres 1858........................ 200,000 »
» 1859........................ 200,000 »
» 1860........................ 100,000 »

In Summa während dieser letzten

3 Jahre .... 500,000 »

Hergestellt wurden, theils aus den etatsmäßigen Mitteln, theils aus disponiblen Beständen in den Jahren 1855/57

neue Linien .... 224,18 Meilen,
neue Leitungen.............. 668,[illegible] »

in den Jahren 1858/60

neue Linien .... 255,86 »
neue Leitungen.............. 997,19 »

Die Gesammtlänge der telegraphischen Verbindungen, welche am Schlusse des Jahres 1857

784,24 Meilen Linien mit 1946,65 Meilen Leitungen

betrug, beläuft sich am Schlusse des Jahres 1860 auf

1040,10 Meilen Linien mit 2943,84 Meilen Leitungen.

Die Einrichtung von Parallel-Linien zwischen bedeutenden Verkehrsorten hat sich bewährt, und wird daher, Behufs

Ausbildung des Telegraphen-Netzes, auch für die Folge ins Auge gefaßt.

Die Dauer der Linien und Gebrauchsfähigkeit der Leitungen sind wesentlich erhöht worden durch Einführung imprägnirter Stangen und Verbesserung der Isolirmittel. Sorgfältige Erhaltung des normalen Zustandes der Leitungen und schnelle Beseitigung unvermeidlicher Betriebsstörungen waren Gegenstand besonderer Fürsorge und haben die Sicherheit des Betriebes sehr gefördert.

Auch für die Verbesserungen der Apparate und Batterieen stellen die eingeleiteten Versuche günstige Resultate in Aussicht.

Alle diese Verbesserungen in Verbindung mit der stattgehabten Vermehrung der Leitungsdrähte in geeigneten Richtungen gestatten eine wesentlich größere Ausnutzung des Betriebsmaterials.

Die Zahl der Telegraphen-Stationen hat sich in den letzten drei Jahren von 98 auf 118 gesteigert.

Wie früher ist bei der Wahl der neu hinzugekommenen 20 Betriebsstellen und den Anlagen der Linien auf das Bedürfniß der Staats-Verwaltung und Staats-Vertheidigung, sowie auf die gewerblichen Verhältnisse Rücksicht genommen worden.

Die Vermehrung der Telegraphen-Stationen findet ein wesentliches Hinderniß in den Kosten für die Unterhaltung derselben, insbesondere für die Besoldung des zu ihrer Bedienung erforderlichen Personals. Es ist auf zwei verschiedenen Wegen mit gutem Erfolge versucht worden, dieses Hinderniß zu beseitigen.

Zunächst ist eine Kosten-Ersparniß durch Verbindung des Telegraphendienstes mit dem Dienste der Post-Anstalten herbeigeführt. Diese Einrichtung hat sich bewährt, und wird es bei geeigneten Lokal-Verhältnissen nun möglich, die Vortheile der telegraphischen Verbindung auch solchen regsamen Städten zuzuwenden, deren Korrespondenz die Unterhaltungskosten einer gewöhnlichen Telegraphen-Station noch nicht aufbringt. Unter den bestehenden 118 Telegraphen-Stationen befanden sich Anfang 1861 bereits 19, bei welchen Postbeamte den Dienst versahen.

Es ist ferner im Jahre 1858 den Eisenbahn-Verwaltungen gestattet worden, den Bahn-Telegraphen gegen Entgelt zur Beförderung auch solcher Depeschen zu benutzen, welche sich nicht auf den Eisenbahndienst beziehen. Ein zu diesem Zwecke provisorisch erlassenes Reglement vom 10. März 1858, welches sich in allen wesentlichen Punkten dem Reglement für den Depeschen-Verkehr des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphen-Vereins anschloß, räumte den Eisenbahn-Telegraphen gewissermaßen nur die Rolle eines Depeschen-Zuträgers resp. Abnehmers des Staats-Telegraphen ein und untersagte jede Umgehung des letzteren. Gegen Ende des Jahres wurde nach Maßgabe der inzwischen gewonnenen Erfahrungen die Befugniß dahin erweitert, daß innerhalb eines und desselben Bahngebietes die Depeschen-Beförderung auch ohne Mitwirkung des Staats-Telegraphen erfolgen könne, wenn letzterer nicht die Möglichkeit zur ununterbrochenen Uebermittelung gewähre; zugleich ward der Antheil an den Gebühren für eine durch den Staats- und den Bahn-Telegraphen beförderte Depesche für letzteren unabhängig von der Länge des Weges und der Zahl der Worte (bis 50) auf 10 Sgr. festgesetzt. Die neue Einrichtung wurde zunächst auf den Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen eingeführt. In der Folge haben sich auch die Privat-Direktionen derselben angeschlossen.

Die von Tag zu Tag zunehmende Aufgabe von Depeschen giebt Zeugniß von dem großen Anklang, welchen die Einrichtung gefunden hat. Selbst die kleinsten Haltestellen sind in die Lage gekommen, davon Gebrauch zu machen. Im letzten Quartal 1858 wurden im Ganzen schon 4277 Depeschen, darunter 143 gebührfreie Staatsdepeschen, durch die Bahn-Telegraphen befördert und dafür 1758 Rthlr. eingenommen, wovon auf die Staatsbahnen die Einnahme von 793 Rthlr., auf die Privatbahnen unter Staatsverwaltung 750 Rthlr. und der Rest von 215 Rthlr. auf die übrigen Privatbahnen kam. In den Jahren 1859 und 1860 dagegen wurden im Ganzen 78,341 Depeschen mit einer Einnahme von 28,472 Rthlr. für die Bahnen befördert. Die anfängliche Besorgniß der Privat-Verwaltungen, daß die Benutzung ihrer Bahn-Telegraphen für den allgemeinen Depeschenverkehr ohne Vermehrung des Stationspersonals und sonach ohne Erhöhung der Betriebs-Ausgaben nicht möglich sei, hat sich nicht bestätigt. Die Beziehungen innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphenvereins, so wie auch mit den Staaten außerhalb dieses Verbandes, haben durch die im Jahre 1857 zu Stuttgart stattgehabte Konferenz wesentliche gedeihliche Erweiterungen erfahren. Der neue Vertrag zwischen den Staaten des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphenvereins ist mit dem 1. April 1858 ins Leben getreten. Von demselben Zeitpunkte ab sind auch das neue Vereins-Reglement zur Feststellung der Rechte und Verpflichtungen des Publikums und die neue Dienstanweisung für die ausführenden Telegraphen-Stationen in Anwendung gebracht, welche zur Gestaltung eines gleichmäßigen geregelten Dienstbetriebes wesentlich beitragen. Das Reglement wurde die Grundlage zu dem nunmehr über ganz Europa verbreiteten einheitlichen Verfahren.

Die im Jahre 1858 in Brüssel zusammenberufen gewesene Konferenz zwischen Abgeordneten Preußens, im Namen des Deutsch-Oesterreischen Telegraphenvereins, und Abgeordneten Frankreichs und Belgiens hatte den Anschluß der beiden letzteren Staaten an die in Stuttgart vereinbarten Verhältnisse zur Folge, demnächst traten denselben successive auch

die übrigen, einen eigenen telegraphischen Betrieb unterhaltenden Staaten Europas bei.

Wegen Durchführung Preußischer Telegraphenlinien durch das Gebiet anderer Deutschen Staaten hat, wie dies früher schon geschehen ist, der Abschluß mehrerer Verträge stattgefunden.

Der mit dem neuen Reglement eingetretenen Ermäßigung der Gebühr von 20 Sgr. auf den Einheitssatz von 12 Sgr. folgte am 1. Januar 1859 eine weitere Erleichterung der internen Korrespondenz, durch Herabsetzung des Einheitssatzes von 12 auf 10 Sgr.

Wie aus vorstehenden Zahlen-Angaben ersichtlich, hat sich der telegraphische Verkehr in Folge dieser Vergünstigungen wesentlich gesteigert. Trotz der vermehrten Depeschenzahl wurden die Beförderungszeiten in erfreulicher Weise verkürzt.

Die Finanz-Abschlüsse der Telegraphen-Verwaltung stellten sich in den Jahren 1858 bis 1860 wie folgt:

	1858. Rthlr.	1859. Rthlr.	1860. Rthlr.
die Einnahme betrug	730,584	808,521	791,102
die Ausgabe exkl. der Kosten für Neuanlagen	571,891	551,317	587,769
der Ueberschuß mithin	158,693	257,204	203,333

durchschnittlich 206,410 Rthlr.

Zu berücksichtigen bleibt hierbei, daß für die Staats-Depeschen nur im Verkehr mit den Staaten des Deutsch-Oesterreichischen Telegraphenvereins Gebühren bezahlt worden sind, daß dagegen für solche Staatsdepeschen, welche im internen Preußischen Verkehr gewechselt oder welche nach den nicht zum Verein gehörenden Staaten von Preußischen Linien unmittelbar ins Ausland befördert wurden, Gebühren für die Preußische Beförderungsstrecke nicht erhoben worden sind.

Die Gebühren für die frei beförderten Staats- und sonstigen Dienstdepeschen würden betragen haben:

in den Jahren 1855—57 durchschnittlich	60,665	Rthlr.
und im Jahre 1858	44,344	»
» » » 1859	52,996	»
» » » 1860	70,409	»
also durchschnittlich im Jahre	55,916	»

exkl. der Preußischen Antheile für internationale Staats-Depeschen, welche bisher nicht besonders nachgewiesen wurden.

Von diesen Gebühren entfallen jedoch auf die Telegraphendienst-Depeschen:

für das Jahr 1858	19,059	Rthlr.
» » 1859	23,233	»
» » 1860	28,133	»
also durchschnittlich für das Jahr	23,475	»

Im Jahre 1855 betrug die Einnahme	433,123	»
» 1856 » »	591,038	»
» 1857 » » »	726,517	»

Ungeachtet der stattgehabten bedeutenden Gebührenermäßigung steigerten sich die Einnahmen.

Die Ausgaben haben sich zwar in stärkerem Grade erhöht, doch ist diese Steigerung weniger dem erhöhten Aufwande in Folge der Depeschenvermehrung oder der Errichtung neuer Stationen, als hauptsächlich der nothwendig gewordenen umfangreichen Verlegung und der Aufbesserung alter Linienstrecken, durch Einführung neuerer, erfahrungsmäßig als vortheilhaft erkannter Konstruktionen ꝛc. zuzuschreiben.

Das Betriebspersonal der Telegraphenverwaltung bestand:

im Jahre 1858 aus 100 Oberbeamten,	446 Unterbeamten,	
» 1859 » 101 »	490	»
» 1860 » 99 »	520	»

Bei dem Personal trat im Allgemeinen der Mangel einer gleichmäßigen Vorbildung und derjenigen Kenntnisse, die außerhalb des Telegraphen-Instituts in genügender Weise nicht füglich zu erlangen waren, sehr fühlbar hervor, was die Veranlassung gab, eine Telegraphen-Schule einzurichten, in welcher angehenden Telegraphisten, sowie bereits angestellten Telegraphenbeamten die Mittel zur Erwerbung der erforderlichen Kenntnisse über den technischen Telegraphendienst, den Telegraphenbau und den Verwaltungsdienst bei der Telegraphie gewährt werden. Gleichzeitig wurden Prüfungen für die verschiedenen Beamten-Kategorien eingeführt. Durch die erste Prüfung wird die Befähigung zur Dienststellung eines Telegraphisten, durch die zweite die Befähigung zur Dienststellung eines Telegraphen-Sekretairs, und durch die dritte die Befähigung für die höheren Dienststellen der Telegraphenverwaltung nachgewiesen. Ferner wird durch zeitweise theoretische Beschäftigung der Beamten auf telegraphischem Gebiete für deren Fortbildung Sorge getragen. Nach den bisherigen Erfahrungen unterliegt es keinem Zweifel, daß auf diese Weise die Ausbildung des Personals den Bedürfnissen des Dienstes entsprechend gefördert wird. Seit Eröffnung der Telegraphenschule, beim Beginn des Jahres 1859, nahmen am Unterrichte Theil 143 Personen.

Gesetzgebung.

Eröffnung einer freien Niederlage zu Leer.

Die Nr. 6 der Hannoverschen Gesetzsammlung für 1861 enthält nachstehende Bekanntmachung des Finanzministeriums:

Nachdem zu Leer in dem am Bahnhofsbassin neu errichteten Gebäude und den dazu gehörigen vom Zollgebiete durch sichernde Umschließungen abgeschiedenen Räumen eine freie Niederlage errichtet ist, haben Wir beschlossen, für dieselbe das mittelst der Königlichen Verordnung vom 3. Oktober 1854 verkündigte Regulativ für freie

Niederlagen vom 1. April d. J. an unter folgenden näheren Bestimmungen in Anwendung treten zu lassen:

§. 1.

Die Aus- und Einladung derjenigen Güter, welche in die freie Niederlage aufgenommen oder aus derselben entfernt werden sollen, erfolgt in der Regel an den Ladestellen, welche innerhalb der im Eingange erwähnten, vom Zollgebiete durch sichernde Umschließungen abgeschiedenen Räume sich befinden.

Das Nämliche findet statt, wenn Güter, welche für die freie Niederlage bestimmt sind, mit solchen, welche eine andere Bestimmung haben, eine gemischte Ladung bilden. (cfr. jedoch §. 8.)

§. 2.

Die in der Bekanntmachung des Königlichen Ober-Zollkollegiums vom 7. Januar 1856, das Zollabfertigungs-Verfahren im Hafen zu Leer betreffend, enthaltenen Vorschriften finden, soweit nicht das Regulativ für freie Niederlagen und die gegenwärtige Bekanntmachung entgegenstehen, auch auf diejenigen Schiffe Anwendung, welche an den im §. 1 bezeichneten Ladestellen ent- oder beladen werden sollen. Insbesondere muß auch über die ohne weitere zollamtliche Bezettelung als die bei dem Anmeldeposten auf dem Emswachtschiffe gelöseten Ansage- und Anmeldescheine aus dem Zollvereins-Auslande ankommenden Schiffsladungen, welche nur zum Theil für die freie Niederlage bestimmt sind, die zollordnungsmäßige Waareneingangs-Deklaration von dem Waarenführer übergeben werden.

Auch können die innerhalb dieser Räume befindlichen Schiffe und sonstigen Transportmittel, wenn es für nöthig gehalten wird, unter zollamtlichen Verschluß oder, falls solcher nicht anwendbar ist, auf Kosten der Waarenführer unter Personalbewachung gestellt werden.

§. 3.

Die nach §. 12 des Regulativs von dem Niederleger zweifach auszufertigende Anmeldung, beziehungsweise die nach dem vorstehenden Paragraphen von dem Waarenführer auszustellende Waareneingangs-Deklaration, muß dem Hauptzollamte spätestens binnen 48 Stunden nach der Ankunft der Waaren bei Vermeidung der im §. 44 des Regulativs und §. 18 des Zollstrafgesetzes angedrohten Ordnungsstrafe übergeben werden.

§. 4.

Das Lagergeld (§. 33 des Regulativs) soll bis auf Weiteres nach dem anliegenden Tarif erhoben werden.

§. 5.

Obgleich die Dauer der Lagerung in den freien Niederlagen regelmäßig nicht beschränkt ist, so steht doch der Verwaltung der freien Niederlage zu Leer das Recht zu, aus dringenden, von ihr zu ermessenden Gründen, nach vorgängiger vierwöchentlicher Kündigung, die Entfernung von Gegenständen aus der Niederlage zu verlangen.

§. 6.

Sollen Waaren aus der Niederlage über den Anmeldeposten auf dem Emswachtschiffe unmittelbar in das Ausland ausgeführt werden, so vertritt die zweifach zu überreichende Abmeldung aus der freien Niederlage die Stelle des Begleitscheins.

Die Abmeldung ist dann von dem begleitenden Beamten und von dem Anmeldeposten mit der Bescheinigung des Ausgangs zu versehen.

§. 7.

Die Beladung und Entladung der Schiffe und sonstigen Transportmittel mit Gütern, welche aus der freien Niederlage kommen oder für dieselbe bestimmt sind, geschieht unter zollamtlicher Aufsicht.

Die aus der Niederlage ausgehenden Waaren müssen sofort aus der Niederlage in das Schiff oder auf das sonstige Transportmittel, und die zum Eingange in die Niederlage bestimmten Waaren sofort aus dem Schiffe oder von dem sonstigen Transportmittel in die Niederlage geschafft werden.

§. 8.

Insofern die Aus- und Abladung der zur Aufnahme in die Niederlage bestimmten oder die Verladung der aus derselben entnommenen Güter etwa ausnahmsweise an anderen, als den im §. 1 erwähnten Ladestellen gestattet wird, müssen dieselben unter zollamtlicher Begleitung oder in zollamtlich verschlossenen Wagen unmittelbar nach der Aus- oder Abladung zur Niederlage, beziehungsweise aus der Niederlage zur Ladestelle gebracht und dort sofort unter zollamtlicher Aufsicht in das Schiff oder auf das sonstige Transportmittel verladen werden. Zugleich ist letzteres bis zum Ausgange unter Verschluß oder Personalbewachung zu halten.

§. 9.

Den Mannschaften der im Niederlagebassin liegenden Schiffe ist vom Untergang bis Aufgang der Sonne nicht gestattet, ihre Fahrzeuge anders als mit Erlaubniß der wachehabenden Zollkontrole-Beamten zu verlassen.

§. 10.

Vom Tage der Eröffnung der freien Niederlage an geht sowohl die öffentliche Niederlage in der Stadt Leer, als die provisorische öffentliche Niederlage am Bahnhofsquai ein und sind die zu den genannten beiden Niederlagen bis zu jenem Tage angebrachten Waaren, insofern nicht anderweit darüber verfügt wird, spätestens bis zum 1. Mai c. zur Aufnahme in die freie Niederlage anzumelden.

Für fremdländische Weine wird dagegen unter den im §. 60 der Zollordnung, Alinea 3, enthaltenen Voraussetzungen eine öffentliche Niederlage in den dazu hergerichteten und reservirten Kellerräumen des Hauptamtsgebäudes am Bahnhofe gestattet.

Hannover, den 21. März 1862.

Königlich-Hannoversches Ministerium der Finanzen und des Handels.
Gr. v. Kielmansegge.

Tarif
für die an der freien Niederlage in Leer zu erhebenden Gebühren.

I. Es wird erhoben:

1) an Krahngeld, für die Benutzung der zum Ein- und Ausladen am Bahnhofsbassin in und bei den Niederlage-Lokalen getroffenen Vorrichtungen, als: Quaimauer und Hofraum, Krähne, Winden und son-

	vom Zollcentner Brutto-Gewicht
stigen Auf- und Ablade-Utensilien &c. für den Eingang und Abgang zusammen	4 Pf.
2) an Wagegeld,	
a) sobald die Verwiegung lediglich auf Grund des Niederlage-Regulativs und der Zollabfertigung wegen eintritt	nichts
b) in allen übrigen Fällen	2 Pf.
3) an Lagergeld, vom Tage der Einbringung in die Niederlageräume an gerechnet, für jeden Monat von Datum zu Datum gerechnet	½ Gr.

II. Besondere Bestimmungen wegen der Erhebung dieser Gebühren.

1) Kolli, welche weniger als einen Centner wiegen, werden bei der Erhebung der Gebühren wie Kolli von einem Centner gerechnet. Ueberschießende Pfunde werden nicht berechnet, wenn sie weniger als einen halben Centner betragen; betragen sie einen halben Centner oder mehr, so werden sie für einen vollen Centner gerechnet.

2) Die Gebühren werden von den Leerer Kaufleuten, Spediteuren und Fabrikanten allmonatlich bei Zustellung einer Berechnung erhoben. Bei dieser Berechnung soll jedoch das Gesammtgewicht der für jeden einzelnen Kontribuenten ein- oder abgegangenen Waarenposten, soweit diese denselben Tarifsatze unterliegen (vergl. Nr. 5), zusammengerechnet werden.

3) Für die nicht erhobenen Gebühren haften bis zu deren Einzahlung die jedesmal auf dem Lager vorhandenen Waaren des betreffenden Niederlegers, ohne Unterschied ob die rückständigen Gefälle für die noch lagernden oder für andere bereits abgelassene Waaren erwachsen sind.

4) Das Lagergeld schließt das Krahn- und Wagegeld nicht mit ein. Es ist daher neben dem Lagergelde stets auch das Krahngeld und das Wägegeld zu erheben, sofern dasselbe nach dem Tarife gefordert werden kann. Die Erhebung des Lagergeldes tritt in allen Fällen ein, in welchen die Waaren über 24 Stunden nach Beendigung der Aus- und Abladung und der zollamtlichen Abfertigung innerhalb der Niederlageräume mit Einschluß des Hofraums verbleiben.

5) Bis auf weitere Verfügung findet eine Ermäßigung des Lagergeldes statt, und zwar bei den Waaren, welche von einem und demselben Niederleger gleichzeitig in Quantitäten von wenigstens 200 Ctrn. zur Niederlage gebracht werden, auf die Hälfte des tarifmäßigen Satzes, also auf ¼ Gr. für den Monat und den Centner, bei Eisen aber und groben Eisenwaaren, sowie bei allen außerhalb des Gebäudes im Freien gelagerten Waaren auf ein Viertel des tarifmäßigen Satzes, also auf 1½ Pfennig für den Monat und Centner.

Statistik.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Bremen für 1861.

(Schluß.)

Die Gesammt-Handelsbewegung Bremens in 1861 umfaßte:

	Brutto-Ctr.	Werth Goldthlr.
in der Einfuhr:		
seewärts	7,531,312	49,241,088
land- und flußwärts	8,429,714	21,315,356
Total-Einfuhr	15,961,026	70,556,444
in der Ausfuhr:		
seewärts	4,551,138	26,768,721
land- und flußwärts	2,982,069	38,173,294
Total-Ausfuhr	7,533,207	64,942,015
Also Gesammt-Betrag der Ein- und Ausfuhr	23,494,233	135,498,459
Dies Resultat, mit demjenigen von 1860 verglichen, in welchem die Einfuhr seewärts	7,023,599	43,638,797
betrug, zeigt eine Zunahme von	507,713	5,602,291
Die Einfuhr land- und flußwärts betrug in 1860	7,654,813	27,865,505
giebt also für 1861 eine Zunahme von im Gewicht, aber eine Abnahme im	774,901	
Werth von		6,550,149
also in der Total-Einfuhr im Gewicht eine Vermehrung von	1,282,614	
jedoch im Werth eine Verminderung von		947,858
Die Ausfuhr seewärts war in 1860	4,724,305	31,162,964
es zeigt demnach das Jahr 1861 hierin ein Minus von	173,167	4,394,243
Die Ausfuhr land- und flußwärts betrug in 1860	3,343,757	38,905,334
und zeigt auch diese für das Jahr 1861 einen Ausfall von	361,688	732,040
Der Gesammt-Verkehr aber, welcher in 1861 wie oben	23,494,233	135,498,459
und in 1860	22,746,474	141,572,600
umfaßte, giebt also für 1861 eine Vermehrung von	747,759	
und eine Verminderung im Werth		6,073,141

Dieser erhebliche Minderbetrag des Kapital-Umsatzes im Jahre 1861 gegen denjenigen des Jahres 1860 fällt, wie schon im Eingange erwähnt, allein auf die Handelsverbindung mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika, und zwar nur auf die Ausfuhr dahin; wir wollen, um dies näher zu zeigen, hier gleich den Vergleich der beiden Jahre folgen lassen.

Es betrug nämlich der Werth		
der Einfuhr daher in 1860	16,391,958	Thlr. Gold
der Ausfuhr dahin „ „	13,680,845	„ „
Also der Gesammtverkehr	30,072,803	Thlr. Gold.
in 1861 aber war der Werth		
der Einfuhr daher	19,003,531	„ „
der Ausfuhr dahin	6,696,975	„ „
Also Gesammtverkehr	25,700,506	Thlr. Gold.

oder für 1861 weniger	4,372,297	Thlr. Gold.
oder bei der Einfuhr mehr	2,611,573	„ „
bei der Ausfuhr weniger	6,983,870	„ „

oder in der Ausfuhr eine Verminderung von über 50 pCt.

Dieser leider so sehr bedeutende Ausfall trifft allein die Ausfuhr von Manufakturwaaren und giebt den bedauerlichen Beweis, wie sehr der Konsum in den Vereinigten Staaten durch die Unruhen und den für manche Waaren einem Verbot gleichlautenden Morrillschen Tarif gelitten hat; es traf die Minder-Ausfuhr nach einer Mittheilung des hiesigen statistischen Büreaus, z. B. die zollvereinsländischen

baumwollenen Waaren mit	2,300,000	Rthlr.,
wollenen und halbwollenen Waaren mit	1,000,000	„
wollenen Tuche mit	640,000	„

Es hat diese verminderte Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten selbstverständlich auch einen ungünstigen Einfluß auf die Handelsverbindung mit dem Königreich Preußen ausgeübt, und zwar allein in der Einfuhr daher; es betrug diese:

	in 1860.	in 1861.
seewärts	1,390,486 Rthlr.	807,580 Rthlr.
land- und flußwärts	5,110,203 „	4,272,441 „
Also zusammen	6,500,689 Rthlr.	5,080,021 Rthlr.
oder im Jahre 1861 weniger		1,420,668 „

Die Ausfuhr nach Preußen aber zeigt ein günstigeres Resultat; dieselbe betrug:

	in 1860.	in 1861.
seewärts	1,616,075 Rthlr.	1,422,384 Rthlr.
land- und flußwärts	10,080,877 „	10,826,543 „
	11,696,952 Rthlr.	12,248,927 Rthlr.

zeigt also eine Zunahme gegen 1860 von 551,975 Rthlr.

Die Gesammt-Handelsbewegung mit Großbritannien und Irland betrug in 1861:

in der Einfuhr daher	1,725,201	Ctr. u.	9,418,839	Rthlr. Werth,
in der Ausfuhr dahin	340,195	„ „	2,268,904	„ „
Total	2,065,396	Ctr. u.	11,687,843	Rthlr. Werth,
gegen 1860	1,733,969	„ „	10,555,502	„ „
zeigt also eine Zunahme von	331,427	„ „	1,132,341	„ „

Unter der Einfuhr befanden sich Englische Garne und Twiste 53,556 Ctr. von 2,725,465 Rthlr. Werth.

Wir lassen hier einen Vergleich der Ein- und Ausfuhr einiger Haupt-Handels-Artikel während der drei letzten Jahre folgen. Es betrug die Einfuhr von:

	in 1859.	in 1860.	in 1861.
Baumwolle	601,338 Ctr. n.	562,231 Ctr. n.	510,965 Ctr. n.
Kaffee	131,304 „ „	121,018 „ „	163,186 „ „
Blauholz	65,632 „ „	62,001 „ „	56,889 „ „
Gelbholz	20,123 „ „	15,826 „ „	29,938 „ „
Rothholz	23,863 „ „	35,642 „ „	34,919 „ „
Reis	586,484 „ „	375,949 „ „	593,151 „ „
Tabak, roher	629,422 „ „	702,688 „ „	865,565 „ „
Tabak, Stengel	118,153 „ „	100,556 „ „	83,227 „ „
Zucker, roher	167,296 „ „	108,812 „ „	273,622 „ „
Zucker, raffin.	26,421 „ „	25,491 „ „	21,162 „ „
Thran	15,903 Tonnen.	20,759 Tonnen.	22,670 Tonn.
Getreide:			
Gerste	1,744 Last.	1,451 Last.	1,663 Last.
Hafer	3,107 „	3,317 „	3,274 „
Roggen	13,713 „	20,700 „	11,665 „
Weizen	1,455 „	2,328 „	3,744 „

Ausfuhr von

	in 1859.	in 1860.	in 1861.
Baumwolle	517,997 Ctr. n.	610,090 Ctr. n.	552,306 Ctr. n.
Kaffee	156,101 „ „	111,231 „ „	118,956 „ „
Blauholz	80,036 „ „	58,020 „ „	70,848 „ „
Gelbholz	17,704 „ „	14,104 „ „	18,710 „ „
Rothholz	32,642 „ „	30,357 „ „	12,146 „ „
Reis	352,440 „ „	549,159 „ „	517,522 „ „
Tabak, roher	539,268 „ „	651,303 „ „	676,126 „ „
Tabak, Stengel	95,112 „ „	96,885 „ „	101,494 „ „
Zucker, roher	60,207 „ „	30,800 „ „	84,062 „ „
Zucker, raffin.	65,342 „ „	71,388 „ „	83,974 „ „
Thran	24,311 Tonnen.	20,775 Tonnen.	24,305 Tonn.
Getreide:			
Gerste	123 Last.	465 Last.	668 Last.
Hafer	1,060 „	1,059 „	570 „
Roggen	10,792 „	18,752 „	8,437 „
Weizen	492 „	1,771 „	2,933 „

Ein Vergleich der

Gesammt-Ein- und Ausfuhr Bremens

während der letzten zehn Jahre von 1852 bis 1861 zeigt folgendes Resultat:

	Brutto-Centner.	Werth Goldthlr.
Einfuhr.		
1861	15,961,026 = 200,36	70,556,444 = 174,64
1860	14,678,412 = 184,26	71,504,302 = 176,98
1859	11,783,651 = 147,92	68,865,259 = 170,45
1858	11,106,153 = 139,42	56,454,749 = 139,73
1857	11,290,676 = 141,73	74,004,780 = 183,17
1856	10,947,267 = 137,42	66,091,522 = 163,59
1855	9,521,996 = 119,53	53,254,978 = 131,81
1854	9,914,488 = 124,46	53,686,612 = 132,98
1853	8,944,298 = 112,28	48,206,229 = 119,32
1852	7,966,206 = 100,00	40,401,804 = 100,00
Ausfuhr.		
1861	7,533,207 = 159,49	64,942,015 = 173,65
1860	8,068,062 = 170,82	70,068,298 = 187,36
1859	6,707,942 = 142,02	64,311,845 = 171,97
1858	6,078,853 = 128,70	55,349,792 = 148,00
1857	5,850,837 = 123,87	62,609,472 = 167,41
1856	6,658,620 = 140,98	61,475,297 = 164,38
1855	5,025,567 = 106,40	48,924,319 = 130,82
1854	5,332,828 = 112,91	47,835,449 = 127,91
1853	4,855,157 = 101,79	44,762,494 = 119,69
1852	4,723,246 = 100,00	37,398,139 = 100,00
Gesammt-Verkehr.		
1861	23,494,233 = 185,15	135,498,459 = 174,16
1852	12,689,452 = 100,00	77,799,943 = 100,00

Die Bewegung im

Seeschiffahrts-Verkehr im Jahre 1861

war wie folgt:

Angekommen:

	Schiffe	Lasten à 4000 Pfd.	Mann
1. beladen	2,689	276,503	17,448
2. leer	462	13,639	1,104
Total	3,151	290,142	18,652
gegen in 1860	2,922	284,158	18,236
also mehr in 1861	229	5,984	416

Abgegangen:	Schiffe.	Last.	Mann.
1. beladen	2,465	175,837	11,869
2. leer	1,008	123,362	7,509
Total	3,473	299,199	19,378
gegen in 1860	3,459	305,893	19,939
also in 1861 mehr ...	14, weniger	5,694 und	561

Fluß-Schifffahrts-Verkehr im Jahre 1861.

a. Auf der Unter-Weser.

Angekommen:						
1. beladen	5,707	Schiffe.	216,522	Last.	12,404	Mann.
2. leer	828	„	14,846	„	1,791	„
Total	6,535	Schiffe.	231,368	Last.	14,195	Mann.
Abgegangen:						
1. beladen	3,800	Schiffe.	126,034	Last.	8,044	Mann.
2. leer	2,482	„	102,056	„	5,786	„
Total	6,282	Schiffe.	228,090	Last.	13,830	Mann.

b. Auf der Ober-Weser.

Angekommen:						
1. beladen	1,428	Schiffe.	67,611	Last.	5,613	Mann.
2. leer	39	„	1,828	„	147	„
3. Flöße	932	„	15,647	„	1,893	„
Total	2,399	Schiffe.	85,086	Last.	7,653	Mann.
Abgegangen:						
1. beladen	758	Schiffe.	41,721	Last.	3,255	Mann
2. leer	664	„	26,340	„	2,311	„
Total	1,422	Schiffe.	68,061	Last.	5,566	Mann.

Die Rhederei an der Weser.

1. Die Bremische Handels-Flotte.

Es fuhren am 1. Januar 1861 unter Bremer Flagge:

	257	Schiffe	von	82,375½ Last.
Hinzu kamen in 1861:				
Neu erbaut	21	„	„	7,710 „
Fremde angekauft	4	„	„	1,063 „
	282	Schiffe	von	91,148½ Last.
Davon gingen ab in 1861: gestrandet oder verloren 7 Schiffe von 1870 Last, nach auswärts verkauft 22 Schiffe von 6432½ Last	29	„	„	8,302½ „
	253	Schiffe	von	82,846 Last.
Einige Schiffe wurden umgemessen, wodurch sich ein Mehrgehalt herausstellte von				22½ „
sonach fahren am 1. Januar 1862 .	253	Schiffe	von	82,868½ Last

unter Bremer Flagge; es stellt sich hiernach eine Abnahme von 4 Schiffen, aber eine Zunahme von 493 Lasten heraus.

2. Die Oldenburgische Handels-Flotte

bestand am 1. Januar 1861 aus	197	Schiffen	von	25,992 Last.
Hinzu kamen: Neu erbaut	14	„	„	1,488 „
	211	Schiffe	von	27,480 Last.
Davon gingen ab: verloren und verkauft	19	„	„	2,021 „
Es fahren also am 1. Januar 1862	192	Schiffe	von	25,459 Last

unter Oldenburger Flagge.

3. Die Hannoversche Weser-Flotte

zählte am 1. Januar 1861	35	Schiffe	von	5202 Last.
Hinzugekommen sind	3	„	„	— „
Dagegen hat durch neue Messung sich die Lastenzahl vermindert um				97 „
mithin fahren............................	38	Schiffe	von	5105 Last

unter Hannoverscher Flagge.

Im Ganzen zählt demnach die Rhederei an der Weser am 1. Januar 1862 483 Schiffe von 113,432½ Last, was gegen 1861 eine Abnahme von 6 Schiffen mit 137 Last ergiebt. Dazu kommen

Küsten- und Lichter-Fahrzeuge.

a. Bremische	112	Schiffe	von	6,038 Last,
b. Oldenburgische	168	„	„	3,542 „
c. Hannoversche	85	„	„	2,484 „
zusammen	365	Schiffe	von	12,064 Last.

Es zählt demnach

die ganze Weser-Flotte

an großen und kleinen Fahrzeugen

848 Schiffe von 125,496½ Last à 4000 Pfund

und außerdem 26 unter Bremer Flagge fahrende Fluß-Dampfschiffe, welche theils zur Passagierbeförderung, theils zum Schleppdienst auf der Unter- und Ober-Weser benutzt werden.

Die

Auswanderung über Bremen

hat im Jahre 1861 eine bedeutende Abnahme erlitten, wie das bei den Unruhen in den Vereinigten Staaten, wohin der Hauptzug der Auswanderer geht, nicht anders zu erwarten stand. In 86 Segel- und 13 Dampfschiffen wurden im Ganzen 17,261 Passagiere befördert.

Für die

Korrektion des Fahrwassers der Weser

wurden von Bremen im Jahre 1861 wieder

55,296 Rthlr. 58 Grote Gold

verausgabt; so lange aber von unseren Nachbarn der Fluß so vernachlässigt wird wie bisher, wird ein gutes Fahrwasser nicht hergestellt werden können.

In unserem vorigjährigen Bericht haben wir gezeigt, daß Bremen für die Korrektion der Weser seit den 10 Jahren von 1851 bis 1860 die Summe von 574,402 Goldthlr. 30 Grote verausgabt hatte, und führten als Beweis, wie sehr man hier darauf bedacht sei, Alles der Schifffahrt Nützliche zu erhalten, selbst auf fremdem Gebiet, den Thurm auf der Insel Wangeroge an. — Nur beiläufig wollen wir hier erwähnen, daß der Thurm noch immer steht und die vom Bremischen Baurath von Ronzelen angeordneten Befestigungs-Arbeiten sich so weit trefflich bewährt haben.

Nicht erwähnt aber haben wir in unseren bisherigen Berichten, daß außer den Wasserbauten im Bremischen Gebiete Bremen für die ganze Betonnung der Weser von der Stadt bis in See Sorge trägt und außerdem noch den Leuchtthurm auf dem Hohen-Weg für seine alleinige Rechnung hat bauen lassen und solchen sowohl als auch das Leuchtschiff in der Weser-Mündung für alleinige Kosten unterhält.

Das Betonnungs-Wesen, welches eine jährliche Ausgabe von 10- bis 12,000 Rthlr. Gold erfordert, steht unter Aufsicht der Handelskammer und verwendet solche darauf große Sorgfalt.

Im vorigen Jahre wurde ein Versuch mit Tonnen aus kanelirtem Eisen gemacht; es haben sich dieselben jedoch noch nicht bewährt.

Für die

Korrektion des Wumme- und Lesum-Flusses

wurden von Bremischer Seite

2379 Goldthlr. 53 Gt. verausgabt.

Die Summe der von den

21 Bremischen } See-Assekuranz-Kompagnien
10 fremden }

übernommenen Risikos beträgt

69,883,029 Thaler Gold.

Die Geschäftsresultate der Kompagnien waren auch in diesem Jahre keine sehr günstigen, da nicht unbedeutende Verluste zur See stattfanden.

Der Rechnungs-Abschluß der

Hamburg-Bremer Feuer-Versicherungs-Gesellschaft

liegt uns noch nicht vor; die Summe der von der Gesellschaft übernommenen Risikos hat sich aber wieder vermehrt und gewinnt die Gesellschaft in den Ländern, wo sie konzessionirt ist, immer mehr Boden.

Die **Bremischen Staats- und Handels-Abgaben** blieben auch in diesem Jahr dieselben; jedoch steht den letzteren in Folge des Baus der Eisenbahn nach Bremerhaven-Geestemünde eine umfassende Veränderung bevor. Die bisher unter dem Namen „Accise" erhobene Abgabe von ⅓ pCt. vom Werth der Waaren beim Eingang und ⅓ pCt. beim Ausgang, welche zusammen in den letzten Jahren eine Finanzeinnahme von durchschnittlich 300,000 Rthlr. ergab, ist durch die Anlage der Bahn und durch die nahe bevorstehende Eröffnung des Hafens zu Geestemünde unhaltbar geworden und kann ohne empfindliche Benachtheiligung der Staatskasse in ihrer jetzigen Form nicht länger beibehalten werden, weil die Eisenbahn-Anlage dem Handelsstande Gelegenheit bietet, die dem hiesigen Zoll unterworfenen Güter ohne Unbequemlichkeit und Kostenvermehrung an Bremen vorbei zu führen.

Die schon im Jahre 1857 von Senat und Bürgerschaft niedergesetzte Deputation zur Revision der Acciseordnung hat nun noch vor Jahresschluß einen umfangreichen Bericht veröffentlicht, worin sie die gänzliche Aufhebung der Accise beantragt und als Ersatz die Einführung einer Umsatzsteuer vorschlägt, welcher alle Verkäufe beweglicher Gegenstände mit wenigen Ausnahmen unterliegen sollen.

Diese Umsatzsteuer soll $\frac{3}{10}$ Groten von jedem Thaler des Kaufpreises betragen, sofern aber von dem Gegenstande des Verkaufs schon einmal die Umsatzsteuer bezahlt ist, $\frac{2}{10}$ Groten vom Thaler. — Die Handelskammer hat statt der beantragten $\frac{3}{10}$ und $\frac{2}{10}$ Groten vom Thaler ⅓ und ⅙ Prozent, mithin eine Herabsetzung von 30 resp. 20 Groten auf 24 und resp. 12 Groten von 100 Rthlr. vorgeschlagen. Die Berathungen über diese wichtige Steuer-Reform haben noch zu keinem Resultat geführt.

Weniger Schwierigkeit als die Beseitigung der Accise hat die im Jahre 1861 von Senat und Bürgerschaft beschlossene Aufhebung der sogenannten Speditions-Abgabe gemacht. — Nachdem die mit dem 1. März 1861 erfolgte Aufhebung der zollvereinsländischen Durchfuhrzölle in Bremen allgemein mit großer Freude begrüßt worden war, fühlte man sich gedrungen, die verhältnißmäßig geringfügige Abgabe gänzlich zu beseitigen, welcher die für fremde Rechnung hier durchpassirenden Güter früher unterworfen waren. Der Vorschlag, die Speditions-Abgabe bis zur Revision der gesammten Accise-Bestimmungen beizubehalten, wurde in der Bürgerschaft mit großer Majorität abgelehnt und demgemäß die Aufhebung mittelst Verordnung vom 18. März ausgesprochen. — Dagegen sind die Deklarationen für die Durchfuhr Behufs der statistischen Erhebungen beibehalten worden und ist auch bereits Vorsorge getroffen, daß mit dem etwaigen Wegfall der Accise nicht auch die bisherige Deklarationspflicht aufhöre. — Der Bremische Handelsstand legt auf die Pflege der Handelsstatistik ein großes Gewicht. Im Verlauf des Jahres 1861 ist von Seiten des Senats und der Bürgerschaft die Ausdehnung der statistischen Erhebungen auch auf andere Zweige des staatlichen Lebens beschlossen, und demgemäß das handelsstatistische Büreau zu einem staatsstatistischen erweitert worden.

Der für das Jahr 1860 im Juni 1861 erhobene

Einkommen-Schoß

lieferte den Ertrag von 99,132 Goldthlr. 70 Grt.

Der Betrieb auf der

Bremer-Wunstorfer Eisenbahn

lieferte für Bremens halben Antheil einen Ertrag von

160,826 Rthlr. 29 Gr. 9 Pf. Kourant

und zeigt eine Mehr-Einnahme von 20,000 Rthlr. Kourant.

Von der

Bremer Staats-Schuld

wurden theils durch Auslosung, theils durch Ankauf Seitens der Finanz-Deputation

187,804 Rthlr. 52 Grote Gold

abgetragen, und betrug dieselbe am 31. Dezember 1861 noch

7,491,493 Rthlr. 51 Grote Gold

und

4,000,000 Rthlr. Kourant.

Die

Grönlands-Fischerei,

von 3 Bremischen, 2 Hannoverschen und 1 Oldenburgischen Schiffen betrieben, lieferte einen Ertrag von nur 12,240 Rthlr.

Die

Häfen zu Bremerhaven

wurden im Jahre 1861 durch

1,393 Schiffe von 201,688 Lasten Tragfähigkeit

besucht, nämlich von

Bremischen	351	Schiffe	von	129,339	Last,
Dänischen	56	„	„	2,576	„
Französischen	2	„	„	255	„
Großbritannischen	55	„	„	8,811	„
Hamburgischen	27	„	„	4,419	„
Hannoverschen	485	„	„	13,769	„
Hawaischen	3	„	„	766	„
Holländischen	111	„	„	5,299	„
Italienischen	3	„	„	496	„
Mecklenburgischen	3	„	„	949	„
Nordamerikanischen	35	„	„	16,656	„
Norwegischen	12	„	„	748	„
Oldenburgischen	182	„	„	9,035	„
Portugiesischen	5	„	„	545	„
Preußischen	20	„	„	2,225	„
Russischen	2	„	„	483	„
Schwedischen	9	„	„	951	„
Spanischen	32	„	„	4,366	„
Total	1,393	Schiffe	von	201,688	Last.

Nach dem Bericht des Vice-Konsuls sind im Oldenburger Weser-Hafen zu

Brake

im Jahre 1861

angekommen	587	Schiffe	von	53,892	Last,
abgegangen	573	„	„	53,388	„

von letzteren gingen 423 Schiffe in Ballast und 150 Schiffe beladen ab.

Von den angekommenen Schiffen waren 35 Schiffe von 1849 Lasten mit einem Ladungswerth von 29,385 Rthlrn. für Oldenburgische Rechnung beladen, und bestanden die Ladungen nur aus Holz und Steinkohlen. Die übrigen zu Brake angekommenen Schiffe brachten Ladungen für Bremer Kaufleute.

Nach

Elsfleth

wurden eingeführt:

530 Schiffslasten Holz im Werth von 11,000 Rthlrn.,
14,700 Centner Steinkohlen im Werth von 4,500 „

In den übrigen kleineren Oldenburgischen Weser-Häfen wurden eingeführt:

799 Schiffslasten Holz im Werth von 19,000 Rthlrn.,
49,800 Ctr. Steinkohlen im Werth von 15,000 „

Die **Ausfuhr aus allen Oldenburgischen Häfen an der Unter-Weser** bestand aus:

a. nach dem Auslande:

6 Last	Weizen	960	Rthlr.	Werth,
550 „	Hafer	27,500	„	„
30 „	Gerste	2,700	„	„

200 Last	Bohnen	22,000	Rthlr.	Werth,
3,900 Stück	Hornvieh	370,500	„	„
1,000 „	Schweine	30,000	„	„
1,500 „	Schafe und Ziegen	9,000	„	„
4,750 Ctr.	Butter	133,000	„	„
6,250 „	gesalzenes Fleisch	75,000	„	„
4,660 „	geräucherten Speck u. Schinken	75,000	„	„
b. nach dem Zollverein:				
100 Last	Weizen	16,000	„	„
1,000 „	Hafer	50,000	„	„
800 „	Gerste	72,000	„	„
150 „	Bohnen	16,500	„	„
90,950 Ctr.	Rappsaat	454,800	„	„
217 Stück	Pferde	43,000	„	„
850 „	Hornvieh	63,750	„	„
5,500 „	Schweine	110,000	„	„
1,900 „	Schafe und Ziegen	11,400	„	„
1,000 Ctr.	Butter	28,000	„	„
560 „	Speck und Schinken	9,300	„	„
1,000 „	Oel	14,500	„	„

Bremen, den 24. März 1862.

Jahresbericht des Preußischen General-Konsulats zu Alexandrien für 1861.

Darf man aus dem gegen das Vorjahr bedeutend gesteigerten Import und Export einen Schluß ziehen, so war das Jahr 1861 für den Handel ein günstiges. Das ungewöhnliche Steigen des Nils hat allerdings viele Felder verwüstet und viele Grundbesitzer um das Resultat ihrer Mühen gebracht. Andererseits hat aber der Strom seine befruchtenden Gewässer weiter verbreitet als in gewöhnlichen Jahren und so die Produktionskraft des Landes erhöht. Für das Getreide wird sich dies erst bei der Ernte für 1862 zeigen, in Bezug auf ein anderes Haupterzeugniß, die Baumwolle, wird von manchen Feldern behauptet, daß sie das doppelte, nach dem Geldbetrage das dreifache von gewöhnlichen Jahren ergebe.

Import.

Was den Import betrifft, so dauerten die früher geschilderten ungünstigen Verhältnisse fort. Der Vicekönig bezahlt seine Beamten nicht — manche haben ihr Gehalt seit über zwei Jahren nicht erhalten — und erhöht die Steuern der Landleute, so daß von allen Seiten eine Beschränkung des Konsums eintreten muß.

Der Import zollvereinsländischer Waaren wird im Jahre 1861 ziemlich auf demselben Standpunkt geblieben sein wie in den Vorjahren. Ein bestimmtes Urtheil läßt sich in dieser Beziehung nicht begründen, weil die Importlisten den Abgangshafen des betreffenden Schiffes als Ursprungsort der Waare angeben, mithin der Zollverein aus dessen Häfen fast nie Schiffe direkt hierher kommen, gar nicht als Bezugsland figurirt.

Nach dem Urtheil der bei dem Import aus dem Zollverein betheiligten Kaufleute ist derselbe für die meisten Waaren keinen bedeutenden Schwankungen unterworfen. Nur für kurze Eisenwaaren wird die Französische Konkurrenz (St. Etienne) dem Preußischen Fabrikat immer gefährlicher, so daß letzteres bald gar keinen Absatz mehr finden wird.

Stahlwaaren geringerer Qualität aus dem Zollverein gehen hier zur Zeit noch, bessere Waare, sowie eiserne Maschinen, werden fast ausschließlich aus England bezogen. Der kleine Bruchtheil von Baumwollenwaaren, welcher aus dem Zollverein zu beziehen ist, nämlich baumwollene Strumpfwaaren, hat im verflossenen Jahre sehr gelitten, theils in Folge der Ueberfüllung der verflossenen Jahre, theils weil der Vicekönig den größten Theil seiner Soldaten, welche die Hauptkonsumenten der ordinairen baumwollenen Strümpfe sind, entlassen hat.

In Deutschen Tuchen war der Absatz ein regelmäßiger. Es wurden im Ganzen an Tuch 442 Colli im Zollwerth von 5,012,226 Piaster (gegen 395 Colli im Werth von 3,707,129 Piaster im Vorjahre) eingeführt. Wieviel davon zollvereinsländisches Fabrikat war, läßt sich nicht genau ermitteln, jedenfalls der überwiegend größere Theil. In Sächsischen Merinos und gemischten Meublesstoffen war gleichfalls das Geschäft ein regelmäßiges. Die leichten wollenen Stoffe für Männerkleider werden vortheilhafter aus Belgien bezogen. Bessere Flanelle wurden aus Sachsen gebracht, die gewöhnlichen aus England. Fertige Herrenkleider, deren Konsum hier groß ist, sind aus dem Zollverein zu theuer und kommen in großen Quantitäten aus Livorno.

Dasselbe gilt von Schuh und Stiefeln, die bessere Waare kommt aus Frankreich.

Der Import von Deutschem Spiritus ward durch die Amerikanischen Zustände beeinträchtigt. Beim Beginn der Feindseligkeiten wurden nach den Europäischen Häfen große Quantitäten Alkohol geworfen, welche sich sehr billig realisirten und später regelmäßig auch auf hiesigem Platz erschienen.

Bernstein ward für 716,523 Piaster (gegen 332,803 Piaster im Vorjahre) eingeführt.

Was den übrigen Import betrifft, so hielten in Bezug auf Englische Manufakturen die hiesigen Preise nicht gleichen Schritt mit der Steigerung an den Produktionsorten, ältere Lager konnten nur zu verhältnißmäßig geringen Preisen realisirt werden. Erst nach Aufräumung der alten Vorräthe trat einigermaßen eine Ausgleichung der Europäischen und hiesigen Preise ein. Es wurden zusammen an Manufakturen 20,504 Colli zum Werthe von ca. 84½ Mill. Piaster eingeführt, 3049 Colli mit einem Werth von 12½ Mill. Piaster mehr als im Vorjahre.

Die Einfuhr von raffinirtem Zucker leidet unter der vermehrten und verbesserten Fabrikation im Lande selbst. Es sind große Raffinerien errichtet worden und während früher Rohzucker aus- und Raffinade eingeführt wurde, wird allmälig beides wegfallen, da die in Ein- und Ausfuhr zusammen figurirenden ca. 20,000 Ctr. ungefähr das Bedürfniß des Landes ausdrücken.

Von Kupfer sind 825,227 Oka (58,874 Oka mehr als im Vorjahre) eingeführt.

Bei Seidenwaaren zeigt sich eine Zunahme im Werthe von circa 500,000 Piaster. Es wird davon nur ein äußerst geringer Theil auf den Zollverein kommen. Die nachstehende Uebersicht ergiebt des Näheren Quantität und Werth der Importen:

Gattung:		Menge	Werth in Piastern
Manufakturen	Colli	20,504	84,592,169
Bauholz			12,741,985
rohe Seide	Oka	68,424	12,169,425
eiserne Maschinen	Colli	14,046	12,150,530
Tabak und Cigarren	„	38,862	11,950,600
Kupfer	Oka	825,227	11,529,680
Kohlen	Ctr.	1,075,464	9,338,847
kurze Waaren	Colli	4,312	8,466,191
Wein und Liqueure	„	21,058	8,369,795
diverse Eßwaaren, Konserven	„	17,181	6,856,205
Marmor und Steine			5,960,680
Früchte	Colli	92,622	5,619,526
Olivenöl	Oka	782,481	5,297,890
Tuch	Colli	442	5,012,226
Eisen	Ctr.	119,961	4,798,440
Schuhwerk und Leder	Colli	7,861	4,791,068

Gattung:		Menge	Werth in Piastern
Papier	Colli	5,458	4,665,738
rothe Mützen (Tarbusch)	Dtzd.	18,272	4,494,526
Indigo	Oka	59,614	4,471,050
Seidenwaaren	Colli	361	4,320,312
Droguen	„	8,493	3,660,478
Porzellan	„	1,559	3,490,892
Brennholz	Ctr.	271,643	3,259,716
Taue und Strickwerk	„	15,737	2,832,660
Meubles	Colli	3,995	2,748,753
Korallen	Oka	3,011	2,559,350
Lichte	Colli	2,368	2,487,730
Teppiche	„	604	2,480,610
Seife	Ctr.	12,775	2,377,584
Krystall und Glaswaaren	Colli	9,641	1,666,876
Zucker	Ctr.	7,332	1,319,760
Kartoffeln	„	23,618	1,039,192
Goldfäden	Mtk.	176,340	881,700
Blei und Schroot	Ctr.	9,112	820,080
Cochenille	„	16,385	819,250
Messing- und Eisendrähte	Colli	836	716,523
Mehl	„	4,064	650,240
Nägel	„	3,414	633,380
Saffran	Rot.	10,129	506,450
Waffen	Colli	114	504,550
Blech	„	4,340	499,100
Bernstein	„	42	495,483
Glasperlen	„	984	158,290
verschiedene Waaren			27,078,562
			291,224,087

Export.

Für den wichtigsten unter den hiesigen Export-Artikeln, die **Baumwolle**, waren hauptsächlich die Amerikanischen Verhältnisse von Bedeutung. Als in Folge der Blokade aus den Häfen der Südstaaten keine Baumwolle mehr exportirt werden konnte, suchten die Konsumtionsländer die anderweitigen Quellen mehr auszubeuten. Auch auf Egypten warf man sein Augenmerk. Nicht nur, daß die vorhandenen Bestände lebhaft begehrt wurden, man dachte auch an eine Erhöhung der Produktion. Von Englischer und Französischer Seite wurden Kommissionen hergesendet, um den gegenwärtigen Stand der Baumwollenkultur zu untersuchen und auf Mittel zur Hebung derselben zu denken. Es ist abzuwarten, ob diese Bemühungen zu Resultaten führen werden. Die vorhandene Waare wurde von Januar bis März mit 12 bis 14 hiesigen Thalern, vom April bis September mit 14 bis 16, und vom Oktober bis Dezember mit 18—22 Rthlr. bezahlt, während im Jahre 1860 der Mittelpreis zwischen 11 und 13 Rthlr. schwankte. So ergab das Jahr 1861 gegen das Vorjahr einen Mehrwerth der Baumwollenausfuhr um ca. 46 Mill. Piaster, indem auch die Menge gestiegen war (von 431,415 Ctr. in 1860 auf 596,200 Ctr. in 1861).

Die Qualität der diesjährigen Baumwolle war durchgängig gut, die feineren Sorten von den Gütern der Paschas zeichneten sich besonders durch schöne, langfaserige Wolle und weiße glänzende Farbe aus.

Die Versendungen geschahen meist nach Liverpool; Marseille und Triest bezogen verhältnißmäßig weniger. Nach den neuesten Einfuhrlisten von Liverpool hat die Egyptische Baumwolle in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres ein Drittel der sämmtlichen Einfuhr betragen.

Das Egyptische **Getreide** stand im Mittelpreise etwas niedriger als 1860. Zu Anfang der Campagne, d. h. im Laufe des Monats Juni ward der Ardeb mit 70 Piaster Tarif bezahlt; die Preise stiegen rasch bis auf 87 und 90 Piaster und wurden zu diesen Preisen täglich bedeutende Umsätze gemacht, meist zur Verschiffung nach Frankreich, welches in Folge mißrathener Ernten große Bedürfnisse hatte.

Es ward im Jahre 1861 um ⅓ mehr als im Vorjahre exportirt, so daß eine Zunahme im Geldwerth um 50 pCt. stattgefunden hat.

Den verhältnißmäßig größten Aufschwung hat die Ausfuhr von **Baumwollensamen** genommen, da derselbe in Folge der Vervollkommnung der Oelpressen besonders in England zu sehr schönem Oel benutzt wird. Der Mittelpreis stieg im Laufe von 5 Jahren von 10 Piaster auf 50 Piaster, der Werth des ausgeführten Samens von 2 auf 12 Mill. Piaster.

Der Export von **Lumpen** war in 1861 weniger lohnend als in früheren Jahren, obwohl oder vielmehr weil der Lumpenzoll in England abgeschafft ward. Letztere Maßregel hatte nämlich zur Folge, daß der dortige Markt überfüllt ward.

In **Gummi** war das Geschäft ein ruhiges. Die Versendungen geschahen je nach den Zufuhren unter unbedeutenden Preisschwankungen. Es wurden 113 Piaster Tarif pro Centner für die erste Qualität (Arabikum) 100 Piaster für die 2te (Suakim), und 80 Piaster für die 3te (Tath') bezahlt. Gegen Ende des Jahres trat eine langsame Steigerung ein, so daß Arabikum mit 135 Piaster Tarif, die übrigen Qualitäten verhältnißmäßig bezahlt wurden. Der Export betrug 121,713 Ctr., gegen 108,604 Ctr. im Vorjahre.

Straußenfedern erzielten gute, oft hohe Preise, da der Begehr lebhafter denn je war. Dieser Artikel wird aus dem Senaar Hedjas und Darfur' in der Regel zweimal des Jahres (im Juli und Dezember) nach Cairo gebracht, wo die Federn rasch abgesetzt werden.

Den höchsten Preis erlangen die weißen Federn, die am meisten geschätzten für Europa kommen aus dem Senaar.

Es wurden 19,818 Pfd. im Werth von ca. 3 Mill. Piaster ausgeführt.

Sennesblätter wurden zu Anfang des Jahres in starken Quantitäten nach England exportirt, da aber dort gleichzeitig viel Ostindische Waare eintraf, so konnten sie nur mit Verlust abgesetzt werden.

Moccakaffee blieb im Werthe ziemlich stabil und man konnte im Allgemeinen billiger kaufen als im Vorjahre. Der Durchschnittspreis war 325 Piaster Tarif pro Centner.

Die Versendungen fanden vorzugsweise nach Frankreich und England (11,362 Ctr. resp. 6374 Ctr.) statt, geringere Quantitäten gingen nach Italien, Oesterreich und der Türkei.

Außer dem Mocca kommt noch eine kleine Quantität Abyssinischen Kaffees nach Cairo.

Die Bohne ist etwas länglicher und dunkler als die Moccabohne, wenig schmackhaft und fast ohne Aroma. Sie wird fast ausschließlich im Lande konsumirt und selten nach Europa gesendet.

Von **Flachs** wurden einige zwanzig Tausend Centner im Durchschnittspreis von 150 Piaster Tarif versendet; die diesjährige Waare war mittelmäßig.

In **Schafwolle** belief sich der Export auf 21,871 Ctr. Der Centner wurde durchschnittlich mit 282 Piaster Tarif bezahlt. Die Schafzucht im Nildelta ist unbedeutend. Die zu Markt kommende Wolle ist meist aus Ober-Egypten und vom rothen Meere. Die Djellabs bringen sie nach Cairo, wo sie in rohem Zustande verkauft wird.

Der Export in **gesalzenen Ochsenhäuten** betrug 112,323 Stück, gegen 130,398 Stück im Vorjahre. Es sind hier vier verschiedene Qualitäten von Häuten bekannt. Die schwerste und beste ist die Ochsenhaut aus der Berberei. Sie ist stets ungesalzen, trocken und glatt, ca. 5—6 Oka schwer.

Die zweite Qualität, welche vom Sennaar kommt, ist häufig gesalzen und deshalb weniger beliebt. Die Häute wiegen 4—5 Oka und sind weniger gut abgezogen und zubereitet als die der Berberei.

Aehnlich sind die aus dem Hedjas kommenden Häute, doch ist die Zubereitung besser.

Die vierte Qualität wird im Lande gewonnen, meist in den Schlachthäusern von Alexandrien und Cairo. Diese Häute sind im Gewicht denen der Berberei fast gleich und eignen sich vorzüglich für den Konsum in Süd-Italien und Süd-Frankreich, wohin sie beinahe ausschließlich versandt werden. Die Versendungen der gesalzenen Ochsenhäute vertheilen sich nach Italien, Frankreich, Oesterreich und England in ziemlich gleichen Quantitäten (je 15—19,000 Stück), nach der Türkei und Syrien gingen einige 30,000 Stück.

Die nachstehende Uebersicht ergiebt die Quantitäten und den Werth aller im Jahre 1861 aus unserem Hafen exportirten Waaren:

Gattung:		Menge	Werth in Piastern
Baumwolle	Ctr.	596,200	143,088,000
Weizen	Ard.	905,240	65,177,280
Bohnen	„	618,699	38,359,338
Gummi	Ctr.	121,713	13,388,430
Baumwollensamen	Ard.	306,254	12,250,160
Manufakturen	Colli	2,528	10,846,553
Reis	Ard.	35,501	10,650,300
Gerste	„	206,887	8,689,254
Moccakaffee	Ctr.	23,215	6,964,500
Elfenbein	„	2,508	5,016,000
Mais	Ard.	100,731	4,331,433
Wolle	Ctr.	21,871	4,374,200
Linsen	Ard.	53,379	4,270,320
Leinsamen	„	29,727	3,567,240
Straußenfedern	Rot.	19,818	2,963,800
Droguen	Colli	6,797	2,732,054
Flachs	Ctr.	21,404	2,354,440
Lumpen	„	65,844	2,139,930
Datteln	„	38,574	2,082,996
Häute	Stück	112,323	2,056,191
Wachs	Oka	96,140	1,992,800
Mehl	Colli	10,160	1,625,600
Zucker	Ctr.	14,184	1,609,990
Perlmutter	„	8,719	1,569,420
Natron	„	37,580	1,352,880
Binsenkörbe (zum Getreidetransport)	Colli	18,595	1,185,078
Opium	Oka	13,047	1,043,760
Strohmatten	Colli	1,710	1,022,623
Soda	Ctr.	25,369	1,014,760
Henna	„	22,667	906,680
Salpeter	„	4,100	885,600
Sennesblätter	„	7,708	847,880
Büffelhörner	„	1,468	692,600
Weihrauch	„	4,494	674,100
Sesam	Ard.	3,233	646,600
Bisam- und Rosenöl	Onze	20,105	644,700
Leinwand	Stück	32,369	485,535
Schildpatt	Rot.	1,802	360,400
Kichererbsen	Ard.	4,825	337,750
Tamarinde	Ctr.	1,658	248,700
verschiedene Waaren			8,563,709
			372,943,584

Geldverkehr.

Der Geldmarkt war während des Jahres 1861 schwach versorgt. Während die größere Aus- und Einfuhr mehr Umlaufsmittel erforderten, waren bedeutende Summen in Schatzscheinen der Regierung angelegt. Die Folge der anhaltenden Nachfrage nach Geld war ein Heruntergehen der Wechselkourse, welche sich nie über 1 bis 2 pCt. unter pari erhoben.

Die Course auf Paris und Marseille schwankten zwischen 520 und 536 Cent. pro 20 Piaster Tarif für dreimonatliches Papier.

Schiffsverkehr.

Die Schiffsbewegung in unserem Hafen war bedeutend stärker als im Vorjahre, doch blieben die Frachten ohne große Aenderungen. Von Januar bis März beliefen sie sich auf 6—7 Schill. pro Quarter nach England vom Mai bis August auf 4—5, vom August von 6—8. Die Zunahme von Schraubendampfern thut den Segelschiffen Abbruch. Seit Oktober 1861 bis jetzt wurde z. B. fast alle Baumwolle mit Dampf versendet.

An Schiffen sind während des Jahres 1861 hier überhaupt 1844 (darunter 1485 beladene) ein-, und 1715 (darunter 1424 beladene) ausgelaufen. Die meistbetheiligten Flaggen waren:

die Türkische	mit 584 ein-	und 488	ausgehenden
„ Griechisch-Türkische	„ 198	„ 183	„
„ Englische	„ 185	„ 180	„
„ Oesterreichische	„ 125	„ 138	„

beladenen Schiffen. Die Preußische Flagge war durch 17 mit Ladung und 2 in Ballast eingehende, und durch 22 beladen ausgehende Schiffe vertreten.

Ueber den Dampfschiffverkehr giebt die folgende Uebersicht Auskunft:

Flagge der Dampfschiffe:	Eingegangen:		Ausgegangen:	
	überhaupt	davon beladen	überhaupt	davon beladen
Englische	249	237	246	232
Französische	134	100	130	98
Oesterreichische	89	89	89	89
Russische	29	27	29	27
Türkische	15	14	15	13
Egyptische	7	—	6	—
Belgische	2	2	2	2
Amerikanische	1	—	1	—
Holländische	1	—	1	—
Tunesische	1	1	1	1
zusammen	528	470	520	462

Alexandrien, 12. April 1861.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu St. Thomas für 1861.

Im Allgemeinen ist das soeben verflossene Jahr, was diese Insel betrifft, dem vorhergegangenen so ähnlich gewesen, daß nur wenig von Interesse zu berichten ist, zumal diese Insel sich ausschließlich mit Zwischenhandel beschäftigt und daher so zu sagen den Kommissionair für die benachbarten Kolonien in Bezug auf deren Waarenbedürfnisse bildet.

Die Ernten auf den benachbarten Kolonien fielen im Allgemeinen reichlich aus und da die Resultate der Produkte auch im Ganzen ziemlich günstig gewesen sind, so ist auch die Lage unseres Handels eine gesunde und vortheilhafte gewesen.

Anfänglich befürchtete man, daß der Amerikanische Krieg sofort sehr

fatale Folgen für die Kolonien haben werde, indessen haben sich dieselben doch bei Weitem nicht so früh und in dem Umfange gezeigt, wie man erwartet hatte und hat besonders unsere Insel dieselben bis jetzt nur sehr wenig gefühlt. Es hat aber leider den Anschein, als ob wir in dem nun kommenden Jahre desto unangenehmer von denselben berührt werden sollten und unterliegt es keinem Zweifel, daß wenn der Krieg nicht bald zum Schlusse gebracht wird, sämmtlichen Westindischen Kolonien eine böse kommerzielle Krisis bevorsteht. Sollte, wie indessen kaum zu erwarten ist, die Trent-Angelegenheit einen Krieg zwischen England und den nördlichen Amerikanischen Bundesstaaten herbeiführen, so würde natürlich schon in nächster Zeit eine fast totale Stockung des Handels eintreten.

Im Frühjahre besuchte der Prinz Alfred von England diese Insel, verweilte jedoch nur $1\frac{1}{2}$ Tage.

Hinsichtlich des Verhältnisses der Insel zu Dänemark ist keine Veränderung eingetreten, indessen arbeitet man doch mehr und mehr auf eine in munizipaler und überhaupt finanzieller Hinsicht unabhängige Stellung vom Mutterlande hin.

Die benachbarten Inseln Portoriko, St. Domingo und Cuba sind nach wie vor die Hauptsitze unseres Handels und boten besonders die beiden ersteren in letzter Zeit ein günstigeres Feld als in den vorhergehenden Jahren dar, indem in Portoriko die direkten Importationen von Europa trotz des noch immer herrschenden Differentialzolles von ca. $12\frac{1}{2}$ pCt. im verflossenen Jahre fast gänzlich aufgegeben wurden, und St. Domingo (die frühere Republik dieses Namens) nunmehr als Spanische Besitzung dem Handel im Allgemeinen eine weit größere Sicherheit bietet als in früheren Jahren, in denen schwache Regierungen und fortwährende Revolutionen das Land ruinirten.

Dagegen hat unser Handel mit Neu-Granada und Venezuela fast gänzlich aufgehört, da diese Länder durch nie endende Bürgerkriege immer tiefer in Verfall gerathen und so zu sagen kreditlos geworden sind. Von Aufrechthaltung der Verfassungen ist in jenen Ländern keine Rede mehr, das Faustrecht ist an deren Stelle getreten und wird binnen nicht langer Zeit eine Intervention von Seiten der Europäischen Großmächte unumgänglich nothwendig werden.

Die Importationen dieser Insel betrugen vom 31. März 1860 bis 31. März 1861 ca. 400,000 Doll. mehr als im vorhergehenden Jahre; die Vermehrung kommt indessen ausschließlich England zu Gute, indem die Einfuhren von Deutschland und Frankreich nicht nur nicht zu-, sondern sogar bedeutend abgenommen haben. Soweit diese Abnahme Deutschland angeht, so bezieht sich dieselbe hauptsächlich auf leinene Waaren, die durch die Irländischen und Schottischen Fabrikate immer mehr aus dem Markte verdrängt werden.

Von Export von Produkten kann hier keine Rede sein, indem die wenigen Plantagen, die sich auf der Insel befinden, nach wie vor fast total verlassen sind.

Das Deutsche Element nimmt in sozialer Beziehung unverändert den ersten Rang ein und dürfte es wohl schwierig sein, dasselbe aus einer Stellung zu verdrängen, in die es sich durch seine Energie, Unternehmungsgeist und den hieraus erfolgten Kapitalbesitz hinaufgeschwungen hat.

Unsere Postverbindungen durch Dampfschifffahrt mit Europa, Nordamerika und den verschiedenen Westindischen Kolonien werden in ihrem vollen Umfange und mit der größten Regelmäßigkeit aufrecht erhalten.

Der Gesundheitszustand der Insel hätte auch während des verflossenen Jahres kein besserer sein können, indem wir vom gelben Fieber und epidemischen Krankheiten gänzlich verschont blieben.

Schiffsfrachten für Europäische Fahrzeuge hielten sich während des ganzen Jahres günstig, was allerdings theilweise dem Umstande zuzuschreiben ist, daß in Folge des Amerikanischen Krieges ein unverhältnißmäßig großer Theil der Produkte nach Europa exportirt wurde und man von der Amerikanischen Flagge in Folge der damit verbundenen Kriegsgefahr allgemein Nichts wissen wollte. So lange genannter Krieg dauert, ist auch kaum eine Aenderung in dieser Hinsicht wahrscheinlich und haben fürs Erste die Europäischen Fahrzeuge die besten Aussichten auf lohnende Beschäftigung in diesen Gewässern.

Die Wechselkourse haben sich im Laufe des Jahres fast durchaus auf mäßigen Preisen erhalten und lassen sich ungefähr folgende Durchschnittsnotirungen annehmen:

London 4 Doll. 80 Cts. bis 4 Doll. 85 Cts., Paris 5 Frcs. 15 Cent. bis 5 Frcs. 20 Cent., Hamburg 44—$44\frac{1}{2}$ Schill. Hinsichtlich der in dem verflossenen Jahre hier ein- und ausgegangenen Preußischen Fahrzeuge ist Nichts vorgekommen, was einer besonderen Erwähnung bedürfte. Im Ganzen haben 2428 Schiffe mit 307,244 Tons, darunter 9 Preußische mit 4319 Tons, unseren Hafen besucht.

St. Thomas, 2. Januar 1861.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Corfu für 1861.

Das eilfte Jonische Parlament versammelte sich in dritter Sitzung und wurde am 1. März eröffnet.

Das einzige zwischen den drei Faktoren vereinbarte Gesetz hat die Vermehrung der bestehenden offiziellen Feiertage um einen solchen zum Inhalte.

Es wurde auch zwischen Senat und Abgeordneten über die Einführung der neuen Zoll-Erhebung nach Gewicht anstatt Werth korrespondirt. Der Senat behauptet, daß das System, vorbehaltlich besserer Regulirung des Tarifs, gesetzlich festgestellt sei, während die Abgeordneten der Meinung sind, daß sie blos zur Probe demselben zugestimmt hätten.

Auch über die vorgeschlagene Errichtung von Hypothekenbanken konnte man zu keiner Verständigung kommen, da, wie der Senat richtig bemerkte, die Grundlage dafür — ein Kataster des Grundeigenthums und ein geregeltes Hypothekenwesen fehlt, und es somit nahezu unmöglich ist, herauszufinden, welche Ansprüche an irgend ein Grundstück zum Vorschein kommen können. Diese Unsicherheit ist, wie schon früher erwähnt, ein wahrer Krebsschaden, und ist auch kaum abzusehen, wie und wann ihm abgeholfen werden kann. Manche anscheinend bedeutende Grundeigner gleichen eben dem „Fischer im Trüben“ und arbeiten mit allen Kräften gegen eine Regelung.

Im Zusammenhang mit der bald erfolgten Vertagung der Parlamentssitzung erneuerte der Senat seine nicht zur Diskussion gelangten vorjährigen Beschlüsse.*)

Dieses beständige Provisorium wirkt höchst nachtheilig auf die Verwaltung, denn der Senat ist genöthigt, sich auf die dürftige Erhaltung der bestehenden Anstalten zu beschränken, und z. B. selbst einige von dem Kaufmannsstande Corfu's längst als dringend bezeichnete und vom Senat als solche anerkannte und nicht kostspielige Einrichtungen für die Oelverladungen nicht anordnen kann.

Am 7. Dezember nach Ablauf der gesetzlichen Zeit ist das eilfte Parlament aufgelöst und die Neuwahl ausgeschrieben worden.

Neue, den Handel betreffende Senatsbeschlüsse sind:

1) Gleichstellung der Spanischen Schiffe mit den einheimischen, hinsichtlich Hafen- und Schifffahrts-Abgaben, beruht auf Gegenseitigkeit.
2) Ernennung von Kommissionen zur Beförderung der von der „Jonian-Association“ zu veranstaltenden Ausstellung Jonischer Erzeugnisse in Corfu und nachher in London.

Ferner erließ der Senat eine Aufforderung an Kaufleute, die ihnen vorkommenden Unzulänglichkeiten im Eingangszoll-Tarif darzulegen. Dem Vernehmen nach ist dieses mehrseitig geschehen, aber noch keine wesentliche

---

*) Vergl. den vorjährigen Bericht, H.-A. 1861. I. S. 615.

Abhülfe ins Werk gesetzt. Der Tarif leidet an großen Gebrechen, und scheint man von vornherein zu wenig die Erfahrung anderer Länder und Zollbehörden zu Rathe gezogen und eine so schwierige Arbeit, wie die Aufstellung eines billigen Tarifs, mit ungenügenden Mitteln unternommen zu haben.

Für manche Artikel, wie Tuche, Leinen- und Strumpfwaaren, gemischte Gewebe, hat man als durchschnittlich verbraucht feinere Sorten für maßgebend angenommen, so daß diese nun nach dem Werth 10 bis 20 und sogar mehr pCt. bezahlen, anstatt des Maximum von 7 pCt. Dieses trifft grade die Erzeugnisse des Zollvereins, welche bisher hauptsächlich Eingang fanden.

Es wäre daher sehr zu wünschen, daß dem bald gesteuert würde. Im Uebrigen verdient das System der Verzollung nach Gewicht unbedingt den Vorzug, und wäre es Schade, wenn man an der Möglichkeit es auf billige Weise durchzuführen, verzweifelnd wieder zum Alten zurückkehrte.

Schifffahrt.

In Corfu sind an Segelschiffen eingelaufen:

	Schiffe über 30 Tonnen		Schiffe unter 30 Tonnen
zusammen	505 mit 66,706 Tonnen	und	1,382 mit 17,314 Tonnen
in 1861 gegen			
	505 mit 71,426 Tonnen	und	2,496 mit 25,636 Tonnen
in 1860.			

Es ergiebt sich somit bei den größeren Seeschiffen blos eine kleine Abnahme im Tonnengehalt, während die Fehlernten der wichtigsten Erzeugnisse der Insel selbst und mehr noch des nahen Festlandes der Küstenfahrt erheblichen Abbruch thaten.

Von Preußischen Schiffen sind drei mit Kohlen angekommen und in Ballast ostwärts versegelt.

Ueber die Dampfschifffahrt ist zu bemerken, daß der Oesterreichische Lloyd im Laufe dieses Jahres die Fahrten nach und von Alexandrien mit der Ostindischen Post verdoppelte, indem nun viermal monatlich Schiffe befördert werden. Dagegen ist die Verbindung mit den anderen Jonischen Inseln beschränkt worden, denn die genannte Gesellschaft findet dieselbe nicht lohnend und beschränkt sich daher auf das Minimum der gegen die Jonische Regierung eingegangenen Verbindlichkeiten. Es ist dieses ein bedauerlicher Rückschritt in der wirthschaftlichen Entwicklung der Jonischen Inseln, doch ist kaum Abhülfe zu erwarten, da die Regierung, welcher aus höheren Rücksichten eine solche am ehesten zugemuthet werden dürfte, keine Neigung dazu zeigt und auch schwerlich vom Parlament die nöthigen Mittel dazu erhalten würde.

Auch mit Malta und Unteritalien besteht gegenwärtig keine regelmäßige Verbindung.

In der Liverpooler Dampferfahrt hat sich eine lebhafte Konkurrenz entsponnen, die die Frachten, besonders ab Liverpool hieher, auf ein sehr geringes Maaß herunterbrachte. Die hohen Baumwollpreise in England einerseits und der schlechte Geschäftsgang hier andererseits erlaubten aber den Kaufleuten kaum davon erheblichen Nutzen zu ziehen.

Die bestehenden Leuchtfeuer sind um folgendes vermehrt: Auf dem Molo von Liguri auf Cephalonien ein festes, rothes Licht, 17 Fuß über Meeresfläche. Der Molo erstreckt sich in nordöstlicher Richtung noch 276 Yards vom Licht aus in See. Ankergrund nördlich vom Molo.

Einfuhr.

Der amtliche Nachweis für 1861 ist noch nicht bekannt. Die Einfuhr für Verbrauch betrug in den Jahren.

1859: 804,268 Pfd. Sterl. 17 Sch. 5 P. Werth auf allen Jonischen Inseln,
1860: 893,087 „ „ 14 „ 3 „ „ „ „ „ „
1861 wird sich wohl auf ungefähr gleich viel stellen.

Den weitaus größten Betrag bilden Getreide und andere Nahrungsmittel.

Weizen, Mais, Reis u. s. w. betrugen in 1859 ca. 330,000 Pfd. Sterl.
„ 1860 „ 380,000 „ „

Die übrigen Artikel können jährlich ungefähr wie folgt angenommen werden:

Zucker, Kaffee und Droguen ca.	100,000	Pfd. Sterl.
Vieh und Geflügel	70,000	„ „
Fische, getrocknete und gesalzene,	25,000	„ „
Käse und Butter	10,000	„ „
Getränke	20,000	„ „
Tabak	10,000	„ „
Bau- und Brennholz	20,000	„ „
Eisen- und Eisenwaaren	20,000	„ „
Garne und Gewebe	100,000	„ „
Glas, Papier, Leder und Anderes	75,000	„ „
Zusammen	450,000	Pfd. Sterl.

Der Zollverein ist nur bei den letzten drei Positionen betheiligt.

Das Transitgeschäft, welches größtentheils vom Freihafen in Corfu betrieben wird, mag nach Umständen 300,000 bis 400,000 Pfd. Sterl. jährlichen Umsatz aufweisen, ausschließlich der einfachen Spedition der auf diesem Knotenpunkt eintreffenden Güter für Albanien, Griechenland und Unteritalien. Beide sind im Jahre 1861 nicht sehr belebt gewesen.

Der in Folge der fehlgeschlagenen Oel-Ernten und theurer Kornpreise bestehende Geldmangel machte sich hauptsächlich im Manufakturfach fühlbar. Corfu besitzt glücklicher Weise im Transitgeschäft, in dem fortwährend zunehmenden Besuch von Fremden und in der Englischen Garnison und Flottenstation erhebliche Erwerbsquellen und trotz Neubauten und Verbesserung alter Häuser herrscht in Stadt und Vorstädten fortwährend Wohnungsmangel und steigende Richtung der Miethpreise.

Ausfuhr.

Wie in meinem Bericht für 1860 erwähnt, blieb anfangs dieses Jahres kein nennenswerther Vorrath von

Oliven-Oel.

Nach kaum begonnener Ernte kamen indessen allmälig nachstehende Posten zur Verschiffung:

18,792	Barils nach	Venedig,
10,090	„ „	Triest,
6,844	„ „	Südrußland,
4,954	„ „	England,
1,871	„ „	Stettin,
137	„ „	Rotterdam,
2,228	„ „	Ancona.
44,916	Barils.	

Da Ende 1861 höchstens so viel altes Oel übrig geblieben sein mag, als seit November schon von der inzwischen hereinkommenden neuen Ernte verschifft wurde, so ergiebt sich

aus ca. 45,000 Barils verschifft
und ca. 10,000 „ selbst verbraucht, ein Ertrag
von ca. 55,000 Jonischen Barils à 16 Gallons.

Die gesunde, volle Frucht hatte mehr erwarten lassen, es scheint jedoch, daß sie weniger Fett- und mehr Wassertheile enthielt, als man hoffte.

Die neue Blüthe erregte großartige Erwartungen, während aber im nahen Unteritalien, auf Zante und anderwärts solche in vollem Maße sich erfüllten, wurde Corfu von dem leidigen Wurm so stark heimgesucht, daß fast keine einzige Olive davon verschont blieb. Es war ein trauriger Trost, daß das wenige und schlechte Oel, welches aus den wurmstichigen und viel zu frühe abgefallenen Oliven gewonnen wurde, deshalb höher bezahlt wurde, weil die gesunden Ernten der andern Erzeugungsorte später an die entblößten Märkte kamen. Die 1861 entsprossene und im gleichen Jahre schon gesammelte Ernte wird kaum mehr als 30,000 Barils betragen.

Der Preis für das Produkt 1860—61 war Anfangs des Jahres 14 Doll. Im April und Mai drückte die schöne, neue Blüthe denselben auf 12¾ bis 13 Doll. und im August sogar auf 12 Doll. herunter.

Sobald sich jedoch der Wurm zeigte, hielten die Eigner alten Oels zurück, während Neues bedeutend niedriger abgegeben wurde. Die wöchentlichen Durchschnittspreise stellten sich daher im November und Dezember auf ungefähr 11 Doll. pro Baril. Dieser Preis versteht sich stets im ersten Ankauf, dem der Ausgangszoll von 19½ pCt., Faßwerk und Verschiffungskosten zuzuschlagen sind.

Ein Artikel, der Schiffen, welche sonst nach dem Schwarzen Meer oder dem Norden in Ballast segeln müßten, manchmal genehm sein dürfte, ist Seesalz von Sta. Maura.

Die Jonische Regierung, welche es als Monopol behandelt, giebt für Export das Kilo von Constantinopel, Gewicht 65 Pfd. Englisch, à 2¼ P. ab. Schiffe müßten jedoch in Sta. Maura zum Laden anlegen.

Die Ausfuhr von Oelseife, Valonea, Häuten, Fellen, Talg und Knochen ist wenig belangreich, für Gemüse, Früchte und Fische, womit sich die hier anhaltenden Dampfer reichlich versehen, hat sich ein kleiner Handel gebildet, und Garten- und Obstbau nehmen zu.

Cephalonien.

Die im Bericht über 1860 erörterten Rhederei- und Handelsverhältnisse sind sich im Allgemeinen ziemlich gleich geblieben.

Die Schifffahrtsbewegung stellte sich wie folgt:

mit	angekommen	abgegangen
Jonischer Flagge	38,839 Tons,	39,365 Tons,
Englischer „	5,629 „	4,085 „
Griechischer „	11,828 „	11,919 „
Russischer „	967 „	453 „
Oesterreich. „	2,942 „	2,886 „
Französisch. „	133 „	133 „
Italienisch. „	4,086 „	3,554 „
Türkischer „	2,329 „	2,474 „
anderen Flaggen	3,635 „	3,145 „
	70,388 Tons.	68,014 Tons.
gegen	60,904 Tons,	62,145 Tons in 1860.

Preußische Schiffe befanden sich nicht darunter.

Die Ausfuhr betrug an Olivenöl ca.	9,600	Pfd. Sterl.
Korinthen	77,400	„ „
Wein und Sprit	1,800	„ „
Faßwerk für obige drei Artikel	5,000	„ „
Anderes	4,700	„ „
	98,500	Pfd. Sterl.
gegen	100,600	Pfd. Sterl.

in 1860.

Korinthen bilden, wie ersichtlich, die wichtigste Ausfuhr. Durch wiederholten Regen während der Trockenzeit wurde der anfänglich auf 9,000 Tons geschätzte Ertrag auf 7,000 Tons vermindert, wovon der größte Theil vor Jahresschluß nach England verladen wurde. Der noch verfügbare Vorrath an demselben betrug ca. 1200 Tons. Der für trockene Frucht zuerst bedungene Preis von 35 Doll. für 1000 Pfd. wich bald auf 32 Doll., stieg in Folge eingetretener Frage und billiger Frachten im Oktober wieder bis 39 Doll., verfolgte aber von da ab eine weichende Richtung und stand Ende Dezember nominell 27 Doll. Verregnete Frucht wurde Anfangs zögernd zu 16 Doll. gekauft. In Folge günstiger Aufnahme dieser Sorte in England wurde bald deren Preis bis 22 Doll. à 25 Doll. je nach Qualität getrieben und rasch aller Vorrath vergriffen. Man will bemerkt haben, daß, seit die Korinthentrauben zum Schutze gegen das Oidium geschwefelt werden, deren Haut zäher wird und daher bei irgend leidlichem Wetter die verregnete Frucht leichter wieder genügend für Versandt hergestellt wird als früher. Uebrigens wirken auch andere Ursachen mit, welche die Pflanzer begünstigen, namentlich der nun auf 7 Schill. per Ctr. ermäßigte Verbrauchszoll in Großbritannien und die schnelle Beförderung durch Dampfer dahin. Während es bei einer monatelangen Seereise und Beschwerung der Waare durch große Unkosten früher zu gewagt war, unhaltbare Frucht zu versenden, kann jetzt eine große Masse fast unmittelbar in den Verbrauch übergehen; der niedrige Zoll in England hat Korinthen dem Volk zugänglich gemacht, und der Verbrauch, welcher vor 10 Jahren ca. 20,000 Tons betrug, ist nun auf 32,000 Tons jährlich gestiegen.

Deutschland hat sich in diesem Jahre beinahe gar nicht an dem Bezug von Korinthen betheiligt. Es hatte sich in 1860 reichlich versehen und weder der eigene Bedarf noch die diesjährige Qualität und Preise luden zum Kaufe ein.

Olivenöl. Die Ernte lieferte ca. 700 Tons für Ausfuhr, wovon ungefähr die Hälfte noch in dem Jahre zur Verschiffung kam.

Wein und Branntwein. Das Erzeugniß der im letzten Jahresbericht erwähnten Gesellschaft gewinnt nach und nach Vertrauen, und während im Vorjahre blos für 800 Pfd. Sterl. ausgeführt wurde, kam man in 1861 auf 1700 Pfd. Sterl.

Zante.

Obwohl die Pflanzer dieser Insel mehr als die andern Distrikte Schaden an ihren Korinthen erlitten, so ist doch 1861 vermöge des für die kleine Insel beispiellosen Ertrages ihrer Olivenbäume im Ganzen als ein segensreiches Jahr für sie zu betrachten.

Die Schifffahrtsbewegung erreichte:

	angekommen	abgegangen
Jonische Flagge	32,628 Tons,	30,084 Tons,
Englische „	13,816 „	14,154 „
Russische „	3,819 „	3,450 „
Französ. „	1,567 „	1,423 „
Italienische „	7,846 „	8,267 „
Griechische „	32,404 „	32,789 „
Oesterreich. „	5,116 „	5,060 „
Türkische „	4,810 „	5,262 „
andere „	5,339 „	4,703 „
	107,345 Tons,	105,192 Tons.
gegen	96,351 Tons,	94,905 Tons

in 1860.

Korinthen. Vor der Lese hoffte man zwischen 5—6000 Tons zu ernten. Der während derselben eingetretene Regen verringerte den Ertrag

auf ca.	1,500 Tons	unverregnete Frucht
und	2,500 „	beschädigte „
	ca. 4,000 Tons.	

Letztere fand bald zu 18 Doll. bis 23 Doll. für 1000 Pfd. Nehmer und war vor Ablauf des Jahres geräumt. Für erstere hielten die Eigner zu hartnäckig an ihren Forderungen, so daß nur Weniges à 35 Doll. bis 38 Doll. abging und ungefähr 800 Tons am Jahresschluß übrig blieben, die nun nicht mehr als 28 Doll. werth waren. Im Allgemeinen finden die bei Cephalonien über den Artikel gemachten Bemerkungen auch auf Zante Anwendung.

Olivenöl. Von der laut vorjährigem Bericht auf 2,200 Tons geschätzten Ernte von 1860 kamen im Frühjahr 1861

ca. 350 Tons nach Deutschland,
ca. 550 „ „ England und dem Adriatischen Meer,
900 Tons zur Verschiffung.

Der Rest wurde für Seifenfabrikation und Hausverbrauch verwendet. Inzwischen reifte die neue Ernte, die ungefähr 5000 Tons liefert. Es

konnten jedoch vor Jahresschluß bloß 250 Tons davon, ausschließlich nach Triest, verschifft werden.

Schon im August regte sich die Spekulation, indem einige Verkäufer, unter dem Druck der im Allgemeinen reichen Ernte-Aussichten und dem ungünstigen Einfluß des Amerikanischen Krieges auf den Verbrauch, sich zu kleinen Lieferungsgeschäften à 9 Doll. per Baril bereden ließen. Sobald jedoch größere Aufträge eintrafen, stieg der Preis rasch auf 10½ Doll., der dann auch bis Ende des Jahres unter kleinen Schwankungen behauptet wurde, so daß die Lieferanten sich nur mit bedeutendem Verlust decken konnten, und einer derselben fallirte, wodurch die üblichen Vorschüsse der Käufer theilweise verloren gingen.

Größerer Verbrauch von Bekleidungs- und Luxusgegenständen ist selbstverständlich die unmittelbare Folge guter Oel- und Korinthen-Ernten, da aber nach den amtlichen Ausweisen durchschnittlich nur 1 Pfd. Sterl. jährlich von jedem Einwohner der Jonischen Inseln davon verbraucht wird, so ist der Einfluß nicht erheblich.

Die Nahrungsmittel, welche ¼ der Einfuhr ausmachen, müssen, wohl oder übel, angeschafft werden.

Corfu, im April 1862.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Maracaibo für 1860.

Die Revolution fährt fort, dieses schöne Land zu verheeren, ohne daß ihr ein Ende abzusehen wäre; die Regierung hat mittlerweile in dem jüngst verflossenen Jahre zweimal gewechselt. Nachdem der frühere Präsident Herr Tovar seine zur Rettung des Landes angewandten Kräfte erschöpft und dem Präsidentenstuhl im Mai entsagt hatte, wurde Letzterer von dem bisherigen Vicepräsidenten Pedro Gual eingenommen; auch ihm war es indessen nicht möglich, die Ruhe herzustellen und das Land ließ es sich gefallen, daß Ende August der 70jährige General Paez, freilich ungesetzlicherweise, sich zum Diktator des Landes erklärte. Ob seine Kräfte der ihm gestellten Aufgabe, dem Lande Ruhe und Frieden wiederzugeben, gewachsen sein werden, ist bei seinem hohen Alter und wegen der ihm entgegenstehenden großen Schwierigkeiten zweifelhaft. Das nächste Jahr wird diese Frage entscheiden; mittlerweile befindet sich das Land in einem traurigen Zustande und in fortwährender Geldnoth, da die eingehenden Zölle und Abgaben nicht hinreichen, um die zur Bekämpfung der Revolution nöthigen Mittel aufzutreiben, selbst Provinzen wie Maracaibo und die in kommerzieller Beziehung von ihr abhängigen Provinzen Trujillo, Merida ꝛc., die von den direkten Verwüstungen der Revolution bis jetzt verschont geblieben sind, haben nicht unbedeutend durch die fortwährenden Geldopfer, Truppenaushebungen und theilweisen Ruhestörungen gelitten.

Die Ausfuhr, die nach den Landhäfen nicht inbegriffen, stellt sich nach den von der hiesigen Zollbehörde aufgestellten Notizen für das Jahr vom Anfang Juli 1860 bis Ende Juni 1861 wie folgt:

120,100 Quintal Kaffee,
2,390 „ Kakao,
36,600 Stück Büffelhäute,
36,900 „ Ziegenfelle,
1,100 „ Rehfelle,
9,058 Quintal Dividivi,
7,505 Toneladas (von 20 Quintal) Gelbholz,
10,749 Dtzd. Strohhüte,
1,036 Quintal Mais,
1,424 Stck. Cedern und anderes Bauholz,
67,800 Pfd. Balsam Copaiva,
16,000 Bouteillen Kokusnußöl,
2,100 „ Rum,
249 Quintal Tabak,
29,300 Hörner und Hornspitzen,
226 Quintal Amidam,
70,000 Kokusnüsse,
260,000 Bananen,
1,418 Quintal Brasilholz,
413 „ Pockholz,

mit einem Totalwerthe von 2,220,000 Piastern.

Davon wurden nach folgenden Plätzen exportirt:

Amsterdam.
80 Toneladas Gelbholz mit einem Werthe von 1000 Piastern.

Barcelona in Spanien:
60 Stck. Bauholz im Werth von 700 Piastern.

Hamburg:
5,460 Quintal Kaffee,
987 Büffelhäute,
590 Quintal Dividivi,
288 Toneladas Gelbholz,
2,664 Dutzend Strohhüte,
30,100 Pfd. Balsam Copaiva,
164 Quintal Tabak,
19,300 Hörner und Hornspitzen,
413 Quintal Pockholz.
18 „ Brasilholz,
mit einem Werthe von ca. 138,000 Piastern.

New-York und Philadelphia:
71,864 Quintal Kaffee,
32,000 Büffelhäute,
36,500 Ziegenfelle,
1,240 Toneladas Gelbholz,
4,500 Dtzd. Strohhüte,
35,400 Pfd. Balsam Copaiva,
85 Quintal Tabak,
mit einem Werthe von ca. 1,193,000 Piastern.

Marseille:
38,000 Quintal Kaffee,
2,500 Büffelhäute,
400 Ziegenfelle,
6,440 Quintal Dividivi,
730 Toneladas Gelbholz,
755 Dtzd. Strohhüte,
2,200 Pfd. Balsam Copaiva
mit einem Werthe von 585,000 Piastern.

Von geringerem Belange war die Ausfuhr nach Liverpool (43,800 Piaster), nach Genua (66,700 Piaster), nach St. Thomas (22,800 Piaster), nach Curaçao (62,500 Piaster).

Die obige Ausfuhr wurde durch 99 Fahrzeuge mit 19,424 hiesigen Tonnengehalt bewerkstelligt, davon gingen:

5	mit	838	hiesigen Tonnen nach Hamburg,
12	„	3169½	„ „ „ Marseille,
22	„	6456½	„ „ „ New-York,
15	„	2998	„ „ „ Liverpool,
31	„	3338½	„ „ „ Curaçao u. s. w.

Die fortwährende Geldnoth der Regierung hat auch in dem verflossenen Jahre eine Erhöhung der Ausfuhrzölle zur Folge gehabt. Sie betragen jetzt:

für Kaffee	1½	Piaster pro Quintal,
„ Kakao	3	„ „ „
„ Tabak	3	„ „ „
„ Büffelhäute ...	¼	„ jede Haut,

für Ziegenfelle ..... 10 Piaster jedes Hundert,
„ Balsam Copaiva 6 Cents das Pfd.,
„ Gelbholz ...... 1 Piaster die Tonelada,
„ Dividivi ...... 15 Cents pro Quintal,
„ Baumwolle ... 2 Piaster „ „
„ Strohhüte ...... ½ „ „ Dtzd.,

dagegen ist der frühere Aufschlag von 10 pCt. fortgefallen.

Der Durchschnittspreis für die Haupt-Produkte im verflossenen Jahre war für:

Kaffee 15 à 16 Piaster pro Quintal,
Cacao 9 Reales millar von 4 Pfd.,
Büffelhäute (trockene) 14 Piaster pro Quintal,
Gelbholz 12 à 13 Piaster pro Tonelada,
Dividivi 10 à 12 Reales pro Quintal.[1])

Auch die Importzölle sind in letzter Zeit um 20 pCt. erhöht worden; für Waaren, die von Europa kommen, beginnt dieser höhere Importzoll mit dem 15. März 1862.

Einfuhr.

Seewärts wurden (mit Ausnahme der Häfen La Guaira und Puerto Cabello) vom 1. Juli 1860 bis 30. Juni 1861 Waaren im Ganzen zu einem Werth von 1,258,600 Piastern hier eingeführt, nämlich in:

Fahrzeugen	mit Tonnen					Piaster	Cts.
7	1,222	von	Hamburg,	Werth	ca.	152,504	89
11	2,203½	„	Liverpool,	„	„	230,387	70
10	2,649	„	Marseille,	„	„	114,118	37
18	5,683	„	New-York,	„	„	514,358	59
3	726	„	Philadelphia,	„	„	2,728	30
2	213	„	Vera Cruz,	„	„	42	64
6	1,123	„	St. Thomas	„	„	146,252	49
21	2,382	„	Curaçao	„	„	98,207	2
78	16,201½						

Nähere Details anzugeben, ist aus den in meinen früheren Berichten angegebenen Gründen nicht möglich; in Bezug auf die Art der importirten Waaren wüßte ich dem in meinen beiden letzten Berichten Gesagten nichts Besonderes hinzuzufügen; im Allgemeinen gilt wohl in Bezug auf Manufaktur- und Eisenwaaren, daß die größere Konkurrenz unter den Importeurs mehr und mehr Hebung des Geschmacks und eine bessere Kenntniß der Artikel von Seiten des Konsumenten bedingt, so daß das wirklich Gute einen immer größeren Absatz findet; während die schlechtern, mehr für's Auge als für wirklichen Nutzen gearbeiteten Artikel größtentheils nicht mehr abzusetzen sind; in dieser Beziehung hat hier ein bedeutender Wechsel im Lauf der letzten zehn Jahre stattgefunden, und da möglicherweise Aehnliches von vielen anderen überseeischen Plätzen gesagt werden möchte, so wäre dieß für manchen Fabrikanten ein wohl zu beachtender Wink.

Fahrzeuge mit Preußischer Flagge sind auch in diesem Jahre nicht hier eingelaufen.

Die Hafenunkosten für fremde Fahrzeuge sind jetzt folgende:

Tonnengeld: 1 Piaster für die hier gemessene Tonne, die kleiner ist als die Englische (50 Cts. einkommend und 50 Cts. ausgehend).

Lootsengeld: 8 Piaster für jeden Fuß Tiefgang (4 Piaster einkommend und 4 Piaster ausgehend),

Gesundheitsbehörde: 3 Piaster für jedes Fahrzeug.

Hafencapitain: 3 Piaster für jedes Fahrzeug.

Der gesetzliche Zinsfuß ist wie früher ½ pCt. pro Monat, doch hat die hiesige Zollhausadministration im Laufe des ganzen Jahres Obligationen der ersten Häuser bis zu 1½ pCt. pro Monat diskontirt.

Deutsche Einwanderungen haben auch in diesem Jahre nicht stattgefunden; die Zahl der hier anwesenden Deutschen ist ca. 30, fast sämmtlich dem Handelsstande angehörend.

Die größeren kaufmännischen Etablissements sind hier vor Allem in Händen von Deutschen, die demgemäß als Kaufleute auch hier den ihnen in so vielen anderen auswärtigen Plätzen mit Recht eingeräumten Rang einnehmen. Der Grund davon ist um so mehr ihrer kaufmännischen Tüchtigkeit zuzuschreiben, als sie sich ohne den den Unterthanen anderer Nationen, wie den Engländern, Franzosen, Amerikanern, Dänen, Spaniern rc. zur Seite stehenden Schutz von Kriegsschiffen befinden. Zur Erlangung des guten Rechts ist in diesen Ländern gar oft eine nachdrückliche Unterstützung nöthig und in dieser Beziehung sind den genannten Nationen ihre Kriegsschiffe von außerordentlicher Wichtigkeit; oft haben wir gesehen, daß das Erscheinen weniger Kriegsschiffe, oder nur die Drohung damit zur Bewilligung von Forderungen genügte, denn in Fällen der Art werden die auf solche Weise geschützten Fremden selbst den eigenen Landeskindern vorgezogen.

Sollte also die Idee der Gründung einer Deutschen Flotte, die nicht blos zum Schutze der Deutschen Küsten, sondern auch ganz besonders zum Schutze Deutscher Interessen im Auslande bestimmt wäre, zur Wirklichkeit werden, so würde daraus dem Deutschen Handelsstande im Auslande ein unberechenbarer Vortheil erwachsen, und wenn heute in häufigen Fällen die Deutschen Kaufleute Behufs Erlangung des nöthigen Schutzes fremde Vermittelung nachsuchen müssen, wenn sie im Bewußtsein, daß es ihnen keinen Vortheil bringt, sich Deutsche zu nennen, lieber oft sich als solche verleugnen, so wird die Existenz einer Deutschen Kriegsflotte das Vertrauen in die eigene Kraft wieder erwecken, es wird das Selbstgefühl des im Auslande lebenden Deutschen wieder gehoben; mancher Deutsche wird seinem Vaterlande wieder gewonnen oder erhalten werden und Deutscher Patriotismus, in allen Theilen der Welt unter den achtbarsten Handelshäusern verbreitet, würde ohne allen Zweifel der Heimath große materielle Vortheile zuwenden.

Maracaibo, den 31. Dezember 1861.

---

[1]) Der Berichterstatter bemerkt, daß in seinem vorjährigen Berichte (H.-A. 1861 I. S. 460) der Durchschnittspreis von Dividivi unrichtig mit 12 à 14 Reales pro Tonelada angegeben sei, es müsse heißen: 12 à 14 Reales pro Quintal.

Mittheilungen.

Kottbus, Mitte Mai. Das hiesige Waarengeschäft hat seit unserem letzten Bericht keine größere Ausdehnung gewonnen, obgleich seitdem die Schifffahrt eröffnet und der größte Theil der Frühjahrszufuhren eingetroffen ist. Die Spekulation bleibt dem Geschäfte fern; der Umsatz beschränkt sich nur auf den nothwendigsten Bedarf und dieser scheint noch kleiner geworden zu sein; namentlich fehlen die sonst ziemlich bedeutenden Frühjahrsbestellungen aus Böhmen und Oesterreich. Da sich jedoch die Oesterreichische Valuta in neuester Zeit günstiger stellte, und die Herbeiführung des vollen Werthes dieser Währung Seitens der Kaiserlichen Regierung ernstlich gemeint zu sein scheint, so dürfte sich der Geschäftsverkehr nach diesen Ländern bald wieder lebhaft gestalten. Ueber die hiesige Tuchfabrikation läßt sich nur Erfreuliches berichten; die letzte Frankfurter Rem. Messe war für unseren Ort eine sehr gute; die angebrachten Stoffe, welche sich durch schöne Wollen und geschmackvolle Muster auszeichnen, wurden rasch zu günstigen Preisen verkauft, und ebenso fanden Tuche, die jetzt, wo ein großer Theil der Tuchmacher hier zur Buckskinfabrikation übergegangen ist, in kleineren Mengen angefertigt werden, einen guten Verkauf. Auch die jetzt beendete Leipziger Ostermesse war für unseren Ort nicht ungünstig, indem das zu derselben hier disponibel gebliebene kleine Quantum Sommerstoffe schlank geräumt worden ist, wenngleich die Preise in Folge des zurückgegangenen

Werthes der Wolle gedrückt wurden. Die Messe fiel übrigens diesmal so spät, daß überhaupt kein großes Tuchgeschäft zu erwarten war. — Ein bedeutender Industriezweig unseres Ortes und der Umgegend ist auch die Leinenweberei, welche über 300 selbstständige Weber beschäftigt und mehrere Großhandlungen hierselbst zum Vertrieb hat. Das hiesige Fabrikat zeichnet sich durch Reellität und große Haltbarkeit aus; insbesondere die Sackdrilliche und Säcke ohne Naht, welche auch nach überseeischen Plätzen Absatz finden. Der vor Kurzem hier eingegangene Bescheid des Herrn General-Steuer-Direktors, wonach die Herabsetzung des Eingangzolls für Jutegarn auf 15 Sgr. für den Centner und die Zollbefreiung der Jute bei den übrigen Zollvereins-Regierungen in Antrag gebracht ist, hat Freude erregt; das für den inländischen Weber bestehende nachtheilige Mißverhältniß zwischen dem Zollsatze für Jutegespinnste und für die Jutegewebe wird dadurch beseitigt werden, und sicher wird die hiesige Weberei durch den dann ermöglichten Betrieb der Jutegarnweberei großen Aufschwung nehmen. Leider harren wir hier noch immer vergebens auf einen Anschluß an das uns umgebende Eisenbahnnetz; es wird dadurch nicht nur die Entwickelung unseres so industriellen wie kommerziellen Distrikts gehemmt, sondern in der That auch die Lebens- und Steuerfähigkeit desselben bedroht. Unser Ort hat für die Eisenbahn schon große Opfer gebracht und noch größere angeboten; man hofft jetzt zuverlässig, daß den neuesten Anträgen wegen Ausführung der Eisenbahnlinie Halle-Eilenburg-Finsterwalde-Kottbus nach einem Punkt der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn die Genehmigung nicht werde versagt werden.

Gleiwitz, 5. Mai. Aus dem abgelaufenen Monate, welcher wie die vorangegangenen Monate im Allgemeinen das Gepräge der Geschäftsflauheit an sich trug, ist zum erstenmal seit geraumer Zeit eine Steigerung der Eisenpreise zu konstatiren. Ohne die Hoffnung zu hegen, daß darin der Anfang einer stetig fortschreitenden Besserung des Eisenmarktes zu begrüßen sei, muß doch einiges Gewicht auf diese Verkehrsregung gelegt werden, da durch die Entwicklung der Oberschlesischen Eisenindustrie die Entfaltung des ganzen geschäftlichen Verkehrs Oberschlesiens bedingt wird. Die Ursachen, auf denen die Steigerung der Eisenpreise beruht, liegen vornehmlich darin, daß die Läger, in Folge des anhaltend schwachen Betriebes der meisten Hüttenwerke geräumt worden sind, daß die Walzwerke, als Hauptabnehmer der Roheisenbestände, namentlich in den feineren Sorten, fortwährend gute Beschäftigung und Abzug ihrer Fabrikate haben, und daß nach Polen, welches durch hohe Zölle und andere Erschwernisse dem Verkehr bisher verschlossen war, in Folge Abschaffung des den Waarenübergang nach Polen belästigenden Wegegeldes und durch erhebliche Tarifermäßigungen im Zoll, die Grenzen eines neuen Absatzgebietes sich erschließen. Auch Oesterreich scheint größeren Bedarf an Roheisen zu haben, sowie es überhaupt an Nachfrage nicht fehlt, nur ist man nicht geneigt, erheblich höhere Preise anzulegen. Die Verringerung der Roheisenbestände auf den Lägern hat die Inbetriebsetzung von mehreren längere Zeit hindurch kalt gelegenen Werken und das Anblasen einer Reihe von Hochöfen zur Folge gehabt, so daß eine regere Thätigkeit bei den Hüttenwerken, als wir sie seit langer Zeit gehabt haben, in Aussicht steht. Die Hemmnisse, welche einer gedeihlichen Entfaltung der Industrie Oberschlesiens im Allgemeinen entgegenstehen, liegen in dem Mangel an hinreichenden Kommunikationswegen zur Hin- und Herschaffung der Kohlen, Erze und anderer zum Hüttenbetriebe erforderlichen Materialien, sowie in der Entrichtung hoher Fracht, zu welcher die Erzeugungskosten nicht in einem Verhältniß stehen, um Nutzen bringen zu können. Die Leipziger Messe hat unter den Kaufleuten gegen Ende vorigen Monats einigen Geldbedarf erzeugt. Das Produktengeschäft hat Angesichts der vorzüglichen Aussichten auf gesegnete Ernten einen Stillstand erfahren und sind die Preise weichend. Der Stand der Saaten ist augenblicklich ein ganz vorzüglicher, die Entwicklung ist schnell und kräftig vor sich gegangen und hat sich bis zur Ueppigkeit entfaltet. Die außerordentlich günstige Frühjahrswitterung hat eine rasche und gute Feldbestellung gestattet. Die Frühjahrssaat ist als beendet zu betrachten und das Legen der Kartoffeln geht ebenfalls seiner baldigen Beendigung entgegen. Wenn nicht störende Naturereignisse eintreten, haben wir auf eine reiche Ernte zu rechnen.

Nordhausen, 8. Mai. Die geschäftliche Stille der jüngsten Monate, und insbesondere der zweiten Hälfte des März hat sich in dem abgelaufenen April in noch verstärkterem Maße kundgegeben, und ist in den verschiedenen Zweigen unseres industriellen Lebens mehr oder weniger fühlbar hervorgetreten. Das Geschäft in Nessel ruhte fast ganz, indem die vorhandenen Garnvorräthe aus den billigeren Einkäufen des vorigen Jahres nachgerade zur Neige gehen und nur durch Anlegung von solchen Preisen ersetzt werden können, welche gegen diejenigen des Fabrikats zu verlustbringend sein würden. Die Abnehmer von Baumwollenwaaren aller Gattungen wollen sich zu dem durch die Verhältnisse des Rohprodukts bedingten hohen Preise für das Fabrikat nicht verstehen, halten andauernd mit den Aufträgen zurück und nöthigen dadurch die Fabrikanten, ihre Produktion wesentlich einzuschränken. Es ist hierbei ein Glück für die überhaupt hart betroffenen Weber des Eichsfeldes, daß ihnen die Feldarbeit gegenwärtig reichliche Beschäftigung gewährt und den Ausfall in der Weberei nicht so fühlbar macht. Ueber das Zuckergeschäft während des verflossenen Monats ist wenig Erfreuliches zu berichten. Die Preise blieben gedrückt und die Umsätze bei wenig Kauflust gering. Raffinade wurde mit 15½ Rthlr., f. Melis mit 15—15½ Rthlr. bezahlt. Sprit und Kornbranntwein behaupteten ihre flaue Tendenz den ganzen Monat hindurch und konnten, obgleich Getreide ziemlich fest war, bei dem schwachen Bedarfe und der geringen Kauflust keine besseren Preise erzielen. Auch in Tabaken und Cigarren erlahmte das Geschäft und mußte theilweise auf Lager gearbeitet werden; ein gleicher Rückschritt war in der Cichorienfabrikation bemerklich, dagegen findet homöopathischer Gesundheitskaffee immer weitere Verbreitung und lebhaften Absatz. Die außergewöhnlich schöne und warme Witterung der jüngsten 4 Wochen hat sehr günstig auf den Stand der Saaten gewirkt und die Vegetation derartig entwickelt, daß sie zu den schönsten Erwartungen berechtigt, insofern keine Nachtfröste mehr eintreten; diese könnten allerdings bei der großen Entwickelung aller Kreszenz sehr verderblich einwirken. Die Felder stehen im Allgemeinen ausgezeichnet, mit Ausnahme weniger Roggenäcker, welche durch Mäusefraß gelitten hatten und in Folge dessen umgepflügt werden mußten. Unsere Zufuhren während des verflossenen Monats betrugen ca. 400 Wispel Weizen, bezahlt mit 60—76 Rthlrn., 840 Wispel Roggen, bezahlt mit 52—60 Rthlrn., 940 Wispel Gerste, bezahlt mit 32—42 Rthlrn., 820 Wispel Hafer, bezahlt mit 24—25 Rthlrn., 100 Wispel Kartoffeln, bezahlt mit 20—24 Rthlrn. Versandt wurden ca. 200 Wispel Weizen, 450 Wispel Roggen, 420 Wispel Gerste, 200 Wispel Hafer, 60 Wispel Kartoffeln, und der Bestand der Läger belief sich am Schlusse des Monats auf ca. 300 Wispel Weizen, 400 Wispel Roggen, 600 Wispel Gerste, 700 Wispel Hafer, 50 Wispel Kartoffeln.

Münster, Anfang Mai. Die neue Vermessung des Rhein-Weser-Kanals über hier und Osnabrück stellt für den einstigen hiesigen Verkehr eine Verbesserung, für Westphalen überhaupt aber eine große Zukunft in Aussicht. Einstweilen ist das einzige zu Tage liegende Erfreuliche die Steigerung der Preise des Roheisens, wodurch an vielen Stellen neues Leben erwacht. — Die Gesellschaft Porta Westfalica kann jedoch den zweiten Hochofen noch nicht anblasen lassen, indem sie so viel gute Erze, als dazu erforderlich sein würden, regelmäßig noch nicht beschaffen kann. Die beabsichtigt gewesene Kettenbrücke über die Weser ist der höheren Kosten wegen aufgegeben. Die neuesten Nachrichten über die Grube Stangenwaage im Nassauischen lauten sehr günstig in Betreff des Gehalts der Eisensteine wie der übrigen Verhältnisse; aber wenn der Bau der nothwendigen kleinen Eisenbahn vier Monate erfordert, oder vielleicht noch ganz in Frage kommen sollte, so wäre dies sehr zu beklagen, denn jetzt ist es von hoher Wichtigkeit, daß Stangenwaage sich als die erste fertige Grube im Nassauischen,

und zwar in ihrem vollen Werthe, präsentire. — Kann die von Hövelsche Masse in diesem Jahre die Gruben „Zufälligglück" im Siegenschen, „Stangenwaage" und „Gnade Gottes" im Nassauischen, als im vollständigen Betriebe aufweisen, so würde eine Basis für die Beendigung dieser Angelegenheit gewonnen sein. Für unsere Baumwollspinnereien und Webereien ist der Zeitpunkt gekommen, wo die noch billig eingekauften Materialien verbraucht sind. Zu jedem Stück, was sie ferner arbeiten lassen, kostet der Rohstoff doppelt so viel wie früher, und bis heute hat es nicht den Anschein, daß es zu den kostenden Preisen Käufer geben wird, denn die Detaillisten kaufen nicht eher bis sie ihre alten Vorräthe los sind, in Voraussicht, daß dieser Zustand nicht von Dauer sein kann. Die Lage der Spinner, Weber, wie der Druckereien ist gleich verhängnißvoll und die der geringen Arbeiter fast hoffnungslos. — Die neue Spinnerei in Rheine von Louis Beckmann u. Komp. ist vollständig montirt, wird aber nicht eher anfangen zu arbeiten, bis die Baumwolle wieder billiger ist. Die im Bau begriffene zweite Spinnerei in Borghorst geht mit der Aufstellung der Maschinen aus gleichen Gründen sehr langsam vor. Die Heedegarnspinnerei von Th. Hollefeld u. Sne. in Emsdetten war bis jetzt noch im ungeschwächten Betriebe, fühlt sich nun aber dadurch sehr getroffen, daß die Einfuhr von Jute-Packleinen von Schottland nur mit 20 Sgr. pro Ctr. besteuert ist, während für die Garne 2 Rthlr. bezahlt werden müssen. Diese alte Klage wiederholt sich immer fort und fast scheint das Verlangen einer Herabsetzung des Zolles von 2 Rthlrn. auf Maschinengespinnst zu solchen Zwecken gerechtfertigt. — Die Fabrikation von groben Leinen nimmt in Emsdetten sichtlich ab und gehen die Wünsche dahin, den Zoll für Maschinengespinnst auf 15 Sgr. ermäßigt, hingegen den für graue Packleinen auf 2 Rthlr. erhöht zu sehen. Für diese Gegend ist eine billige Beziehung von Kohlen und Baumwolle eine Lebensfrage, sowohl für die Spinnereien, wie für die Webereien. Deshalb verfolgt man mit großem Interesse, was aus der Eisenbahn von Enschede und aus dem Rhein-Weser-Kanal wird, denn die billigeren Frachten entscheiden mehr und mehr. — Die Saaten stehen gut uud was an Getreide zugeführt wird, geht in kleinen Posten westlich weiter. — Weizen wird pro Berliner Scheffel mit 3¼ Rthlr., Roggen mit 2 Rthlr. 16 Sgr. 3 Pf. bezahlt.

Elberfeld, 10. Mai. Im Allgemeinen muß die Fortdauer der bisherigen Verhältnisse, die auf den Gang der Geschäfte lähmend und erschlaffend zurückwirken, behauptet werden, und man darf den Wunsch hegen, daß eine entscheidende Wendung in den Amerikanischen Verhältnissen eintreten möge, damit das Exportgeschäft wieder in Schwung kommt und der Hauptgrund der Stockung in der industriellen Thätigkeit unserer Gegend beseitigt wird. — Der Handel mit Rohseiden hat im verflossenen Monat einer entschiedenen Flauheit weichen müssen und einen bedeutenden Rückschlag in Betreff der Preise sowohl als im Umfang der Umsätze erfahren. Während im März d. J. die Seidentrocknungs-Anstalt hier 66,569 Pfd. konditionirt hat, beschränkte sich deren Betrieb im April auf 29,427 Pfd. in 283 Nummern. Die übrigen Rohstoffe haben meistentheils bei mäßigen Umsätzen hohe Preise behauptet.

Horsens, Anfang Februar. Die Schifffahrtsbewegung im hiesigen Hafen stellt sich während der beiden Jahre 1860 und 1861 in folgender Weise heraus: die Zahl der angekommenen Schiffe belief sich in 1860 auf 878, worunter 651 vom Inlande; während des Jahres 1861 liefen 754 Schiffe, darunter 566 vom Inlande, ein. Abgegangen sind 1860 zusammen 884 Schiffe, worunter 655 nach inländischen Häfen. Die Zahl der 1861 ausgelaufenen Schiffe beläuft sich auf 760 Schiffe, von denen 585 nach inländischen Häfen in See gingen. Die Handelsflotille des hiesigen Hafens betrug am Schlusse des vergangenen Jahres 44 Schiffe mit 1227½ Kommerzlasten Tragfähigkeit. 5 Preußische Schiffe liefen in 1861 hier ein; sie kamen mit Roggen und Kartoffeln, das eine mit ca. 18,000 Pfd. Tabak, aus den Ostseehäfen an und gingen mit Ballast ebendorthin wieder ab.

St. Valery sur Somme, im Februar. Während die Zahl der hier eingelaufenen fremden Schiffe im Jahre 1860 nur 150 betrug, sind während des vergangenen Jahres 307 Schiffe in dem hiesigen Hafen eingegangen. Die Zunahme des Schifffahrtsverkehrs muß einestheils der ganz außerordentlichen Getreideeinfuhr in Frankreich zugeschrieben, anderentheils mit dem Abschlusse des Französisch-Englischen Handelsvertrags in Zusammenhang gebracht werden, in Folge dessen bedeutende Zufuhren, namentlich an Steinkohlen, Roh- und Schmiedeeisen und Jute hierher gelangt sind; der letztgenannte Artikel hat in den Französischen und Englischen Manufakturen bereits sehr große Bedeutung erlangt. Die Einfuhr bestand hauptsächlich aus folgenden Waarenmengen:

60	Ladungen	Bauholz und Bretter	gleichkommend	7908	Lasten,
70	„	Steinkohlen	„	6321	„
51	„	Roh- und Schmiedeeisen ...	„	3823	„
5	„	Zink	„	766	„
34	„	Jute	„	2762	„
82	„	Getreide	„	5154	„

Die vorgedachten Importe kamen hauptsächlich aus England, Schweden, Norwegen, Rußland und Preußen, welches letztere mit 12 Schiffsladungen Tannenholz (gegen 2 im Vorjahre) betheiligt ist. Die Ausfuhr Valerys war unbedeutend; hauptsächlich nahmen Englische Schiffe daran Antheil, welche Ladungen von Hülsenfrüchten, Hafer und Heu zurückführten. Der Zinsfuß ist im Handelsverkehr 6 pCt. jährlich; der Diskont wechselt je nach dem Betrage der Summen von ½ bis ¾ pCt. monatlich; im Allgemeinen werden die eingeführten Waaren auf 3—6monatlichen Kredit gekauft. Die wichtigsten Handelsgegenstände hierorts sind: Wein, Branntwein, Talg, Seife, Oel und andere Produkte der Südprovinzen Frankreichs. Die Leinen- und Baumwollenspinnerei, sowie die Fabrikation feiner Tuche werden vorzugsweise in Abbeville, Amiens und den umliegenden Orten, jedoch nur von Französischen Arbeitern und Unternehmern betrieben. Preußische Handelsreisende trafen hier nicht ein. Die Zweigbahn, welche gegenwärtig schon den hiesigen Platz mit der Nordbahn verbindet, ist dadurch wesentlich verbessert worden, daß das Bahngeleise bis unmittelbar an den Hafen verlängert wurde. Das Umladen der Waaren kann nur direkt und in der wenigst kostspieligen Weise bewerkstelligt werden, und sind hierdurch namentlich die Kosten für den Transport nach dem Inneren des Landes erheblich gesunken.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 15 und 16 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Ober-Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift

für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 22. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). **30. Mai 1862.**

Handel und Schifffahrt Großbritanniens im Jahre 1861.

II.

Baumwolle.

Der Druck, unter welchem die Baumwollen-Distrikte in Folge der Amerikanischen Wirren leiden, hat längst eine bedenkliche Höhe erreicht; am Ende des Jahres waren allein in Manchester 6500 Arbeiter ohne alle Beschäftigung und 12,500 hatten nur Arbeit auf halbe Zeit. Das ist ungefähr das Verhältniß, wie es sich in den Fabrikdistrikten allgemein herausstellte. Diesem Zustande droht jeden Tag eine Verschlimmerung; denn Amerikanische Baumwolle mittlerer Qualität kostet jetzt in Amerika 12 Pence das Pfund; bei diesem Preise des Rohmaterials wirft das Fabrikat keinen Vortheil mehr ab. Dazu tritt aber noch ein anderer höchst eigenthümlicher Umstand, der eine viel größere Verschlimmerung der Situation in Aussicht stellt — es ist dies die Thatsache, daß bedeutende Quantitäten Baumwolle in Liverpool für Newyork aufgekauft werden. Bis zum 31. Dezember betrug diese Ausfuhr zwar nur 16,000 Ballen, sie war aber im Steigen begriffen, obwohl die Fracht nach Newyork 2 Pence und 5 pCt. Prämie beträgt. Nimmt man dazu den Umstand, daß der ganze Vorrath roher Waare in Liverpool am Schlusse des Jahres etwa 250,000 Ballen betrug, daß circa 8000 Ballen allwöchentlich nach dem Kontinente gehen, so ist in der That nicht abzusehen, wohin das führen soll. Amerikas inländische Industrie ist durch den Amerikanischen Zolltarif auf dem Markte im eigenen Lande vollkommen gesichert; es kann daher nicht auffallen, daß die Amerikanischen Fabriken im Staate Newyork u. s. w. vollständig beschäftigt sind und leichter 20 Pence für das Pfund Baumwolle zahlen können, als die Englischen Fabriken 12 Pence. Dauert dies Verhältniß fort, so findet allwöchentlich ein Abschluß von circa 15,000 Ballen von Liverpool statt, und der ganze Vorrath wird gegen Ende Mai zu Ende und damit die Fabrikation gänzlich sistirt sein. Gegen diese drohende Gefahr sind folgende Momente hervorgehoben worden: erstens Zufuhr von Rohmaterial aus andern Bezugsquellen. Es ist nicht zu leugnen, daß große Anstrengungen in dieser Richtung gemacht worden sind, daß in Folge dessen sogar von den Engländern Baumwolle von Rußland nach Amerika versandt worden ist, allein diese anderweitige Hülfsquellen sind alle insgesammt zu unbedeutend, sie schwinden im Verhältniß zu dem ganzen Bedarf wie nichts zusammen. Ein anderer Vorschlag ist der, die Ausfuhr des Rohmaterials zu verbieten, aber auch dieses Mittel wäre zwecklos. Einmal kann ein solches Verbot überhaupt nicht ohne Parlaments-Beschluß erlassen werden; dasselbe aber nur auf Amerika beziehen zu wollen, wäre unmöglich; es könnte das nur durch ein allgemeines Ausfuhrverbot erreicht werden. Eine solche Maßregel widerspräche aber vollkommen den jetzt zur Geltung gebrachten Handelsprinzipien und könnte auf den gesammten Handelsverkehr nur die nachtheiligsten Rückwirkungen haben. So bleibt nur ein Mittel übrig, nämlich die Blokade der Amerikanischen Häfen so lange nicht anzuerkennen, wie sie nicht eine effektive ist. Großes Mißfallen erregte das Zerstören der Häfen, um damit der Nothwendigkeit einer ordnungsmäßigen Blokade überhoben zu sein.

Nach amtlichen Berichten erreichte der Werth des Rohmaterials und der nicht fertigen Baumwollenwaaren, welche während der eilf Monate, bis je den 30. November importirt worden, folgende Beträge:

	1859. Pfd. Sterl.	1860. Pfd. Sterl.	1861. Pfd. Sterl.
Von Amerika	23,627,772	26,597,208	26,549,717
„ Brasilien	561,947	499,829	556,652
„ Egypten	1,104,766	1,246,346	1,279,840
„ Brittisch Ostindien ..	3,204,748	2,997,000	7,278,537
„ anderen Ländern ...	263,327	226,747	275,309
Total	28,762,560	31,567,130	35,940,055
Nichtfertige Baumwollen-Manufakturwaaren ...	510,977	612,819	664,763

Die Gesammteinfuhr von roher Baumwolle betrug im Laufe des vergangenen Jahres:

	Ctr.
Von Amerika	7,316,969
„ Brasilien	154,378
„ Egypten	365,108
„ Britisch Ostindien	3,295,004
„ anderen Ländern	91,619
Total	11,223,078

Die Ausfuhr von roher Baumwolle und nicht fertigen Baumwollenwaaren betrug bis ultimo Dezember:

	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1861. Ctr.
Nach Rußland	426,748	495,946	508,252
„ Preußen	130,973	137,124	252,333
„ Hannover	70,669	108,238	99,847
„ den Hansestädten	315,346	434,221	462,635
„ Holland	268,601	447,182	536,738
„ anderen Ländern	351,441	613,259	803,147
Total	1,563,778	2,235,970	2,662,947

und der Werth nicht fertiger Baumwollen-Manufakturwaaren 139,878 Pfd. Sterl.

Die Ausfuhr fertiger Manufakturen stellte sich im abgelaufenen Jahre wie folgt:

Baumwollengarn.

	Deklarirter Werth. Pfd. Sterl.
Nach Rußland	212,828
„ Preußen	936,619
„ Hannover	166,203
„ den Hansestädten	1,538,825
„ Holland	2,073,120
„ Belgien	67,534
„ Toskana	200,514
„ den Päpstlichen Staaten	102,267
„ Neapel und Sicilien	463,497
„ den Oesterreichischen Besitzungen	209,027
„ der Türkei	407,765
„ China und Hongkong	307,238
„ Britisch Indien	1,515,227
„ anderen Ländern	1,092,177
Total	9,292,841

Posamentier- und Putzmacher-Artikel.

	Deklarirter Werth. Pfd. Sterl.
Nach Egypten	138,835
„ Amerika	628,819
„ den Jsl. Inseln	128,712
„ Britisch Nord-Amerika	493,020
„ „ Westindien	149,840
„ „ Besitzungen in Afrika	173,905
„ „ Ostindien	129,212
„ Australien	799,863
„ anderen Ländern	781,287
„ den Hansestädten	1,019,028
„ Holland	692,470
„ Portugal rc.	908,135
„ Sardinien	368,408
„ Toskana	339,162
„ Neapel und Sicilien	741,237
„ den Oesterreichischen Besitzungen	283,824
Nach der Türkei	1,977,365
„ Syrien und Palästina	769,188
„ Egypten	867,573
„ West-Afrika	395,910
„ Amerika	1,254,269
„ ausw. Westindien	965,079
„ Granada	518,072
„ Mexiko	324,033
„ Brasilien	2,477,078
„ Buenos-Ayres	608,044
„ Chili	604,950
„ Peru	509,183
„ China und Hongkong	3,177,043
„ Java	756,951
„ den Philipp. Inseln	596,167
„ Gibraltar	358,821
„ Britisch Nord-Amerika	635,687
„ „ Westindien	607,453
„ den Britischen Besitzungen in Afrika	291,850
„ Britisch Ostindien, als	
Bombay 3,433,818 Pfd. Sterl.	
Madras 210,926 „ „	
Bengal 5,455,485 „ „	
Singapore 616,189 „ „	
Ceylon 302,673 „ „	10,019,091
„ Australien	776,854
„ anderen Ländern	3,247,868
Total	36,090,793

Wolle und Wollenfabrikate.

Das verflossene Jahr charakterisirte sich in diesem Artikel in geschäftlicher Beziehung durch Ruhe und Vorsicht, hervorgerufen durch den Amerikanischen Zwist, auch wirkten die Folgen der früheren mangelhaften Getreideernte und ein gedrückter Geldmarkt mit ein. In den letzten 2—3 Monaten zeigte sich eine größere Lebhaftigkeit durch vermehrte Ausfuhr nach Amerika. Ein spekulativer Verkehr im Rohmaterial fand eigentlich gar nicht statt, die Einkäufe beschränkten sich auf das wirkliche Bedürfniß. Die Preise erlitten ziemliche Schwankungen und sind im Ganzen niedriger als sie vor 12 Monaten standen, besonders in der besseren Sorte Kolonialwolle. Die Ausfuhr an Wollenfabrikaten zeigt auch einen bedeutenden Ausfall im Vergleich zum Jahre 1860; dieselbe hatte zum größten Theil seinen Grund in mangelnden Bestellungen aus den Vereinigten Staaten. Die Einfuhr aus den Kolonien zeigt jedoch einen Zuwachs von 9¼ Millionen Pfund; vom übrigen Auslande dagegen einen Ausfall von 8¼ Millionen Pfund, so daß die Gesammteinfuhr gegen 1860 nur um etwa 1 Million Pfund gestiegen ist. Auf der anderen Seite ist die Ausfuhr in diesem Artikel im verflossenen Jahre viel bedeutender gewesen als in früheren Jahren; sie beläuft sich nach den offiziellen Berichten auf circa 21 Millionen Pfund mehr als 1860; Frank-

reich, Belgien und die Vereinigten Staaten bezogen das Meiste. Die Ausfuhr von Liverpool nach Amerika allein betrug über 24,300 Ballen. Die Einfuhr betrug:

	1860. Pfd. Sterl.	1861. Pfd. Sterl.
An Alpaca und Lama-Wolle	2,894,926	3,106,008
„ aus alten Lumpen fabricirter Wolle	—	17,028,704
„ nicht fertigen Manufakten, Werth	918,927	987,731

Schaaf- und Lammwolle.

	1860. Pfd. Sterl.	1861. Pfd. Sterl.
Von den Hansestädten und anderen Ländern in Europa	38,840,961	24,417,987
„ Britischem Besitz in Afrika	16,574,345	18,676,286
„ Britisch Ostindien	20,214,173	19,161,004
„ Australien	59,165,939	68,313,903
„ anderen Ländern	10,706,233	13,315,334
Total	145,501,651	143,884,514
Verschiedene Wollsorten	446,176	612,601

Die Ausfuhr dieses Artikels stellte sich dagegen:

Schaaf- und Lammwolle Britischer Besitzungen.

	1860. Pfd. Sterl.	1861. Pfd. Sterl.
Nach den Hansestädten	1,349,770	2,664,293
„ Belgien	6,829,936	14,719,781
„ Frankreich	15,123,629	20,577,853
„ Amerika	1,205,307	3,977,097
„ anderen Ländern	1,345,399	2,809,384
Total	25,854,041	44,748,506

Fremde Wolle.

	1860. Pfd. Sterl.	1861. Pfd. Sterl.
Nach den Hansestädten	434,597	272,729
„ Belgien	1,247,328	476,980
„ Frankreich	594,327	1,435,172
„ Amerika	1,635,893	6,005,658
„ anderen Ländern	970,517	1,386,423
Total	4,882,662	9,576,962
Die Total-Ausfuhr an Wolle betrug demnach	30,736,703	54,325,470
und Alpaca und Lama	24,164	51,634
Nicht fertige Manufakten, Werth	26,130	35,636

Die Ausfuhr von Britischen und Irländischen Wollenfabrikaten belief sich in den Jahren:

Nach deklarirtem Werth:

Schaaf- und Lammwolle.

	1860. Pfd. Sterl.	1861. Pfd. Sterl.
Nach Belgien	56,486	93,679
„ Frankreich	573,091	782,698
„ anderen Ländern	247,505	266,981
Total	877,082	1,143 358

Wollene Zeuge aller Art, Düffel, Casimir ꝛc.

	1860 Pfd. St.	1861 Pfd. St.
Nach Amerika	629,017	393,423
„ Brasilien	132,621	144,141
„ Buenos-Ayres	235,486	152,035
„ Chili	100,590	100,769
Nach Peru	142,027	177,710
„ China und Hongkong	400,627	353,614
„ Britisch Nordamerika	175,207	213,806
„ Britisch Ostindien	212,910	251,537
„ Australien	152,701	234,520
„ andern Ländern	814,905	977,993
Total	2,996,091	2,999,548

Gemischte Stoffe, Flanelle, Teppiche ꝛc.

	1860. Pfd. Sterl.	1861. Pfd. Sterl.
Nach den Hansestädten	264,696	191,499
„ Frankreich	188,149	654,296
„ Neapel und Sicilien	70,187	139,374
„ Amerika	2,046,415	1,109,176
„ Brasilien	70,721	89,830
„ Britisch Nordamerika	207,577	221,103
„ Britisch Ostindien	61,554	56,238
„ Australien	232,115	372,971
„ andern Ländern	1,260,522	1,399,955
Total	4,401,936	4,234,442
Wollenstoffe	493,320	405,847
Strümpfe	163,733	84,742
Gewebte Wollenzeuge:		
Nach den Hansestädten	954,523	805,855
„ Holland	258,831	274,250
„ Belgien	131,368	106,088
„ Amerika	1,091,721	469,813
„ China und Hongkong	425,838	356,145
„ Britisch Nordamerika	174,484	150,515
„ Britisch Ostindien	83,433	70,884
„ Australien	146,400	217,208
„ andern Ländern	835,320	965,980
Total	4,101,918	3,416,738
Wollengarn:		
Nach Rußland	362,842	340,206
„ Hannover	189,655	88,851
„ den Hansestädten	2,061,293	1,901,259
„ Holland	705,036	643,982
„ Belgien	175,111	123,788
„ Frankreich	233,828	229,902
„ andern Ländern	115,685	218,011
Total	3,843,450	3,545,999

Metalle.

Die Schottische Eisen-Industrie bewährte den wohlverdienten Ruf. Im verflossenen Jahre befanden sich überhaupt 123 Hochofen im Gange, die circa 1,050,000 Tonnen produzirten; die Verschiffungen waren durchaus befriedigend, sie betrugen überhaupt 596,000 Tonnen, während sie im Jahre 1860 sich nur auf 573,000 Tonnen belaufen hatten. Die Verschiffungen hatten sich in folgender Weise vermehrt, nämlich:

	1860 Tonnen.	1861 Tonnen.
Nach Deutschland und Holland	69,469	94,219
„ Frankreich	50,013	61,632
„ Rußland	3,925	876
„ Spanien und Portugal	9,934	13,385
„ Amerika	77,632	34,482
„ Britisch Amerika	15,165	17,093
„ Italien	15,255	25,484

Der Lokal-Verbrauch belief sich auf etwa 7000 Tonnen per Woche. Die Schmelz- und Schmiedewerke waren in der ersten Hälfte des Jahres gut beschäftigt; später wurden die Aufträge seltener. Auch der Bau eiserner Schiffe ist im bedeutenden Fortschreiten begriffen; an den Ufern der Clyde wurden deren auf den verschiedenen Werften überhaupt 86 hergestellt und 34 sind noch jetzt im Bau begriffen, seit 1854 die größte Zahl, die in einem Jahre gebaut wurden.

Die Eisen-Vorräthe sind gegen das vorhergehende Jahr bedeutender und zwar um 106,000 Tonnen; sie belaufen sich im Ganzen auf 566,000 Tonnen, davon sind 380,000 Tonnen in Händen von Produzenten. Der Durchschnittspreis für Schottisches Roheisen während des vergangenen Jahres war 49 Sh. 3 Pce. per Tonne.

Die Konkurrenz Belgiens in Eisenbahnschienen machte sich namentlich in Holland und Spanien sehr fühlbar; bessere Preise wurden für Versendungen nach Indien, Mauritius und Italien erzielt.

Puddel-Stahl hat sich auch weiter in Dauerhaftigkeit und Stärke bewährt, namentlich wird derselbe zu Herzstücken und Weichzungen verwendet.

Der Hauptmarkt für Weißblech ist Amerika und war deshalb der Ausfall an der Ausfuhr bedeutend; dieselbe war:

1859.....	Werth 1,455,623	Pfd. Sterl.
1860.....	» 1,400,182	»
1861.....	» 817,821	»

und läßt die verminderte Produktion ein Steigen der Preise vermuthen.

Die Ausfuhr von Gußeisen 2c. betrug nach deklarirtem Werthe:

	1860 Pfd. St.	1861 Pfd. St.
Nach Egypten	2,656	7,556
» Amerika	23,431	11,322
» Cuba	33,314	22,990
» Brasilien	47,925	68,599
» Britisch Ostindien	217,591	140,733
» Australien	141,111	62,013
» andern Ländern	366,610	388,001
Total.....	832,638	701,214
Unverarbeiteter Stahl:		
Nach Amerika	653,058	308,292
» andern Ländern	333,170	419,548
Total.....	986,228	727,840
Eisen in Blöcken:		
Nach Preußen	55,989	80,168
» Holland	135,566	158,258
» Frankreich	201,359	308,325
» Amerika	229,283	88,324
» andern Ländern	351,868	412,243
Total.....	974,065	1,047,318
Stabeisen:		
Nach den Hansestädten	74,626	73,158
» Holland	61,850	72,180
» Frankreich	46,404	122,231
Nach Sardinien	70,294	114,127
» Neapel und Sicilien	90,421	106,990
» Türkei	63,858	31,535
» Amerika	735,121	176,598
» Britisch Nordamerika	140,914	153,341
» Britisch Ostindien	272,380	328,648
» Australien	105,207	67,850
» andern Ländern	724,796	638,947
Total.....	2,385,871	1,885,605
Eisenbahnschienen 2c.:		
Nach Rußland	316,132	231,641
» Schweden	21,195	78,288
» Preußen	28,599	72,952
» Hannover	4,996	29,713
» Holland	11,211	31,730
» Frankreich	276	108,413
» Spanien	336,709	332,256
» Oesterreich	48,354	6,610
» Amerika	916,361	176,897
» Cuba	51,497	31,586
» Britisch Nordamerika	56,408	33,332
» Britisch Ostindien	996,748	916,787
» Australien	176,684	182,225
» andern Ländern	443,589	670,927
Total.....	3,408,759	2,903,357
Eisendraht:		
Total.....	250,087	207,317
Verarbeitetes Eisen:		
Nach Rußland	167,861	130,483
» Preußen	76,983	87,107
» den Hansestädten	104,434	97,672
» Holland	123,565	149,986
» Spanien	175,764	169,668
» Amerika	498,891	173,800
» Britisch Nordamerika	171,487	170,950
» Britisch Ostindien	583,426	461,115
» Australien	402,012	312,233
» andern Ländern	1,012,926	1,115,909
Total.....	3,317,349	2,868,923

Die Preise für Zinn blieben während des ganzen Jahres im Weichen und waren im August bis auf 114 Sh. heruntergegangen gegen 131 Sh. Anfang des Jahres 1861; in letzterer Zeit haben sich die Preise etwas gebessert, die Vorräthe am Schlusse des Jahres waren nicht bedeutend. Die Ausfuhr betrug:

	1860 Pfd. St.	1861 Pfd. St.
Zinnplatten:		
Nach Amerika	1,018,536	417,360
» Britisch Ostindien	15,382	31,638
» Australien	19,012	27,712
» andern Ländern	447,882	430,880
Total.....	1,500,812	907,590
Unverarbeitetes Zinn:		
Total.....	361,592	343,300

Die Preise in Kupfer waren während des ganzen Jahres mannigfachen Schwankungen unterworfen; gewalztes fiel

von 11½ Pce. per Pfund auf 10½ bis 10 Pce. Ankäufe von Frankreich aus hoben die Preise, deren Steigung aber durch die Amerikanischen Wirren unterbrochen wurde. Fremdes Kupfer hatte noch mehr Neigung zum Steigen; Australisches und Chili-Kupfer stiegen von 72 bis 78 Pfd. Sterl. per Tonne auf 86 und 87 Pfd. Sterl. In neuester Zeit sind die Preise im Weichen.

Die Ausfuhr betrug:

	1860 Pfd. St.	1861 Pfd. St.
Unverarbeitetes Kupfer:		
Nach Holland	47,340	29,385
„ Belgien	54,540	37,244
„ Frankreich	515,533	246,292
„ andern Ländern	132,466	123,166
Total	749,879	436,087
Kupfer, Platten:		
Nach den Hansestädten	103,835	111,356
„ Holland	120,713	87,924
„ der Türkei	32,706	12,627
„ Amerika	58,338	14,154
„ Britisch Ostindien	908,576	606,538
„ andern Ländern	579,983	593,432
Total	1,804,151	1,426,031
Kupfer, verarbeitet	233,286	276,677
Messing, „	211,692	173,772

Die Preise für Blei wichen im Anfange des Jahres, gingen aber später in die Höhe; die Vorräthe am Schlusse des Jahres waren geringer als im vorhergehenden Jahre. Die Ausfuhr betrug:

	1860 Pfd. St.	1861 Pfd. St.
Blei in Blöcken:		
Nach Rußland	109,622	80,624
„ Frankreich	24,197	13,885
„ Amerika	88,531	16,151
„ China und Hongkong	114,035	122,338
„ Britisch Ostindien	31,799	40,077
„ Australien	39,434	32,383
„ andern Ländern	135,681	118,644
Total	543,299	424,102
Blei-Erz	157,987	147,311

Während der Preis für Zink zu Anfang des Jahres 19½ Pfd. Sterl. war, fiel derselbe im Juni bis auf 16 und 15 Pfd. Sterl. Ankäufe aus Frankreich besserten den Werth, so daß am Schlusse des Jahres 19 Pfd. Sterl. wieder zu machen waren, indessen eher niedrigere als höhere Tendenz hatte; die Vorräthe am Schlusse des Jahres betrugen etwa 5200 Tonnen.

Seide.

Das verflossene Jahr hat keine erfreuliche Resultate gehabt; wenn auch zu Zeiten Nachfrage entstand, so war solche doch nie nachhaltig, Mattigkeit des Geschäfts mit gedrückten Preisen trat bald wieder ein; das Fallen der Preise während des Jahres war ziemlich ansehnlich. Im Januar gingen die Preise um 2—3 Schill. pr. Pfd. zurück, von da bis September hatten eigentlich nur sehr geringe Schwankungen statt. Die neue Zufuhr erregte einige Aufmerksamkeit und die Importeure verlangten volle 2 Schill. mehr gegen den kurrenten Preis, indessen war ein so erhöhter Preis nur in wenigen Fällen zu erlangen. Seit September hat die fallende Tendenz zugenommen, die besonders durch die drohende Kriegsgefahr mit Amerika sich steigerte, durch spätere, seitdem friedliche Aussichten hat sich das Geschäft wieder in etwas gehoben.

Nach den amtlichen Tabellen betrug die Einfuhr in den Jahren

	1859	1860	1861
	Pfd.	Pfd.	Pfd.
Rohe Seide:			
Von China	3,192,632	2,093,284	2,752,540
„ Britisch Ost-Indien	346,847	60,510	162,121
„ Egypten	5,459,240	6,342,881	4,899,521
„ andern Ländern	922,172	681,972	896,499
Total	9,920,891	9,178,647	8,710,681
	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Seiden-Abfall	20,808	17,435	29,627
	Pfd.	Pfd.	Pfd.
Gedrehte Seide:			
Von Frankreich	155,872	86,392	87,639
„ China	117,404	110,016	14,103
„ andern Ländern	54,186	27,927	22,832
Total	327,462	224,335	124,574
Seiden-Manufakte aus Europa:			
Breite Stoffe	305,523	451,585	1,060,006
„ „ Velvet ꝛc.	41,911	88,361	80,261
Bänder aller Art	479,106	530,796	854,223
Seide:			
Plüsch für Hüte	160,533	90,730	89,608
	Stck.	Stck.	Stck.
Seiden-Manufakten von Indien	343,034	233,910	130,769

Die Ausfuhr betrug:

	1859	1860	1861
	Pfd.	Pfd.	Pfd.
An roher Seide	2,152,327	3,153,993	4,096,784
	Ctr.	Ctr.	Ctr.
„ Seiden-Abfall	1,505	1,506	835
	Pfd.	Pfd.	Pfd.
„ gedrehter Seide	254 297	426,866	82,780
„ Seiden-Stoffen	8,200	8.643	10,240
„ „ „ Velvet ꝛc.	1,514	959	2,051
„ „ Bändern aller Art	25,580	8,157	8,363
	Stck.	Stck.	Stck.
„ Indischen Seiden-Manufakten	249,360	112,993	134,849
	Pfd. St.	Pfd. St.	Pfd. St.
Seidene Taschentücher:			
Nach Amerika	230,835	124,206	95,733
„ Australien	182.250	117,267	136,365
„ andern Ländern	348,609	490,468	515,551
Total	761,694	731,941	747,649

	1859 Pfd. St.	1860 Pfd. St.	1861 Pfd. St.
Andere Seidenstoffe:			
Nach den Hansestädten...	67,301	65,637	33,551
„ Amerika..........	164,851	114,600	24,305
„ andern Ländern ...	126,401	109,213	158,772
Total.....	358,553	289,450	216,628
Gemischte Seidenstoffe ...	441,905	565,912	429,478

	1859 Pfd. St.	1860 Pfd. St.	1861 Pfd. St.
Gedrehte Seide:			
Nach Belgien...........	52,163	46,349	127,821
„ Frankreich	308,568	221,608	186,412
„ Holland...........	130,015	142,874	195,056
„ andern Ländern ...	93,223	118,682	133,540
Total.....	583,979	529,513	642,829
Seiden-Twiste und Garne	207,581	296,594	275,604

Kolonialwaaren.

Die Einfuhr und Ausfuhr in den Artikeln Zucker, Kaffee ꝛc. war wie folgt:

	Einfuhr: 1859 Ctr.	Einfuhr: 1860 Ctr.	Einfuhr: 1861 Ctr.	Zum Verbrauch verzollt: 1859 Ctr.	Zum Verbrauch verzollt: 1860 Ctr.	Zum Verbrauch verzollt: 1861 Ctr.
Zucker: Erste Qualität:	188,703	86,516	75,232	172,473	48,470	39,491
Zweite Qualität:						
Von Britisch West-Indien	994,074	1,076,156	1,179,962	1,023,244	1,047,008	1,065,335
„ „ Ost-Indien.	509,491	434,417	387,421	560,609	411,020	306,867
„ Mauritius..........	510,411	636,243	886,430	536,637	500,374	987,521
„ Kuba und Portoriko	1,384,366	1,212,029	1,556,488	1,423,487	1,131,730	1,388,022
„ Brasilien	102,441	7,068	49,169	99,944	27,195	27,473
„ Java...............	75,317	121,842	72,427	72,238	109,753	51,179
„ andern Ländern	90,788	257,531	96,893	87,294	235,437	110,662
Total.....	3,666,888	3,745,286	4,228,790	3,803,453	3,462,517	3,937,059
Dritte Qualität:						
Nach Britisch West-Indien	2,132,446	2,289,272	2,507,865	2,115,903	2,329,519	2,361,030
„ „ Ost-Indien.	368,480	318,957	340,522	316,900	357,609	234,889
„ Mauritius..........	619,975	513,433	605,439	599,473	428,452	531,597
„ Kuba ꝛc.	409,531	392,369	981,455	407,766	490,616	762,336
„ Brasilien	1,009,652	425,868	701,958	862,518	594,715	578,722
„ Java ꝛc.	400,774	406,570	546,833	332,511	456,194	344,101
„ andern Ländern	302,275	639,006	417,639	294,405	617,241	366,724
Total.....	5,242,953	4,985,475	6,101,711	4,929,476	5,184,346	5,179,399
Nicht raffinirter Zucker ...	9,098,544	8,817,277	10,405,733	8,905,402	8,695,333	9,155,949
Raffinirter Zucker u. Kandy	262,461	345,011	245,854	243,584	266,074	244,764
Zuckersaft................	16,261	15,486	125,742	17,028	9,226	61,396
Molasses:						
Von Britisch West-Indien	220,165	236,233	273,241	241,496	210,328	210,277
„ Kuba...............	284,432	318,278	895,769	394,215	293,377	802,778
„ andern Ländern	44,794	51,992	125,562	45,052	56,248	76,962
Total.....	549,391	606,503	1,294,572	*680,763	*559,953	*1,090,017

Ausfuhr in den Jahren

	1859 Ctr.	1860 Ctr.	1861 Ctr.
Nicht raffinirter Zucker	215,937	286,333	467,498
Raffinirter Zucker und Kandy..	68,874	30,839	35,918
Molasses..	60,150	49,972	104,548

Der Bestand in den verschiedenen Waarenhäusern betrug am Schlusse des Jahres 1861:

a) Nicht raffinirter Zucker erster Qualität	18,804
b) „ „ „ zweiter „	762,687
c) „ „ „ dritter „	1,549,823
d) Raffinirter Zucker und Kandy..	51,763
und e) Molasses	210,686

*) einschließlich der zollfreien zum Gebrauch in den Destillerien.

Kaffee:	Einfuhr: 1859 Pfd.	1860 Pfd.	1861 Pfd.	Verzollt: 1859 Pfd.	1860 Pfd.	1861 Pfd.
Von Ceylon	42,364,978	59,322,797	53,505,993	24,509,854	25,734,575	25,543,230
„ andern Britischen Besitzungen	9,343,925	11,478,065	14,064,592	5,632,026	6,144,996	6,924,475
„ Brasilien	4,675,700	6,236,395	10,315,538	128,585	208,185	129,626
„ Central-Amerika	4,715,084	3,459,668	3,232,987	2,024,142	2,690,146	2,229,051
„ andern Ländern	4,253,343	2,270,821	2,413,415	2,198,373	896,479	549,293
Total	65,353,030	82,767,746	83,532,525	34,492,980	35,674,381	35,375,675
„ Kakao	6,006,759	9,009,860	9,080,288	3,480,988	3,481,484	3,576,384

Die Ausfuhr betrug in den Jahren

	1859 Pfd.	1860 Pfd.	1861 Pfd.
Kaffee	29,586,054	45,661,520	46,794,504
Kakao	2,819,248	2,421,320	4,508,297

Am Schlusse des Jahres blieb ein Bestand an

Kaffee	23,689,272
Kakao	2,857,065

Die Ein- und Ausfuhr von Thee betrug während der abgelaufenen drei Jahre wie folgt:

	1859 Pfd.	1860 Pfd.	1861 Pfd.
a) Einfuhr	75,077,451	88,946,532	96,577,382
davon wurden verzollt zum einheimischen Verbrauch	76,337,538	76,859,428	77,949,464
b) Ausfuhr:			
Total	6,418,794	8,388,530	12,847,026
Vorrath am Schlusse des Jahres 1861			68,741,973

Holz.

Die Zufuhren während des Jahres 1860 waren von allen Seiten her so reichlich, daß sich im Anfange des Jahres 1861 in allen Britischen Häfen große Vorräthe angehäuft hatten. Dennoch wurde dadurch die neue Zufuhr des Jahres 1861 keineswegs beeinflußt, vielmehr sandten alle Holz produzirenden Länder größere Massen als früher, so daß die Mehreinfuhr in 1861 beinahe eine halbe Million Loads betrug. Das Geschäft hat selbstverständlich bei dem Vorhandensein so bedeutender Vorräthe aus früherer Zeit wesentlich leiden müssen; schon im Anfange des Jahres wichen die Preise allmälig und konnten sich um so weniger erholen, als die neuen Zufuhren anlangten, im Gegentheil, die Preise wurden noch mehr gedrückt. Seitdem inzwischen dem Konsumenten der erlassene Eingangszoll zu Gute kommt, haben sich die Aussichten um Einiges gebessert, so lange aber die Preise auf den auswärtigen Märkten sich nicht im Verhältniß zu den hiesigen stellen, dürfte keine spekulative Einfuhr stattfinden. Die bedeutenden Vorräthe haben besonders hemmend auf den Verkehr in London eingewirkt; das verflossene Jahr wies hier einen größeren Bestand an Bauholz, Brettern u. s. w. nach, als irgend eins der früheren Jahre; namentlich war ein ansehnlicher Vorrath von Amerikanischen Fichten- und Tannendielen vorhanden, der durch bedeutende Zufuhren noch vermehrt wurde. Die Gesammteinfuhr in London ist indessen 1861 geringer als in den beiden vorhergehenden Jahren 1859 und 1860 gewesen, und die Konsumtion ist in erfreulichem Zunehmen begriffen. Die Kriegsbesorgnisse der jüngsten Zeit haben auf die Ostseehölzer keinen Einfluß gezeigt; die Tendenz war eher die Preise herabdrückend. Da nun diese Befürchtungen verschwunden zu sein scheinen, so läßt sich auch ein stärkerer Verbrauch bei den billigeren Preisen erwarten und eine Besserung der Preise scheint dann in Aussicht.

Die Einfuhr betrug in den Jahren

	1859 Loads	1860 Loads	1861 Loads
Bauholz und Bretter:			
Von Rußland	255,104	226,968	264,740
„ Schweden und Norwegen	410,948	446,135	484,908
„ Britisch Nord-Amerika	733,261	684,105	849,888
„ andern Ländern	73,354	95,698	127,081
Total	1,472,667	1,452,806	1,726,617
Stäbe:			
nicht über 72 Zoll lang	114,881	76,341	48,323
Bauholz und Holz, nicht gesägt und zollfreies:			
Von Schweden und Norwegen	192,877	205,087	233,992
„ Preußen	288,555	346,233	313,944
„ Britisch Nord-Amerika	515,814	580,280	627,713
„ andern Ländern	145,713	143,509	158,870
Total	1,141,959	1,275,109	1,334,519
Verzollt wurden:			
Bauholz und Bretter	1,354,810	1,793,629	1,726,617
Stäbe	—	62,855	48,323
Bauholz und Holz	1,069,515	1,434,131	1,334,519

Das bedeutende Mehr von 1860, welches sich gegen 1861 auf 101,772 Loads belief, kam daher, daß im Mai

1860 der ermäßigte Zoll eingeführt wurde und daß in Folge davon sämmtliche Vorräthe unter Verschluß herausgenommen wurden.

Die Einnahme an Zoll gestaltete sich für die letzten drei Jahre wie folgt:

	1859 Pfd. St.	1860 Pfd. St.	1861 Pfd. St.
a) Nicht geschnittenes oder sonst verarbeitetes, blos gehauenes Holz:			
aus den Kolonien	26,694	28,223	30,597
aus dem Auslande	203,464	57,380	34,272
b) Dielen, Latten, Bretter u. s. w.			
aus den Kolonien	76,666	68,405	84,640
aus dem Auslande	307,927	139,531	87,235
c) Brennholz	8,210	6,139	5,916
d) Splittholz	6,807	4,179	3,654

Der Werth des aus Preußen importirten Holzes, soweit dasselbe der ordentlichen Verzollung unterlag, betrug in den Jahren:

1859	781,955	Pfd. Sterl.
1860	1,028,047	» »
1861	995,013	» »

Es ist also klar ersichtlich, daß sich die Einfuhr in Folge der Zollermäßigung bedeutend gesteigert hat; während sie 1859 sich auf den Werth von 781,955 Pfd. Sterl. belief, betrug derselbe 1861 995,013 Pfd. Sterl., d. h. 213,058 Pfd. Sterl. mehr.

Gesetzgebung.

Abgabe für das Befahren der Wasserstraße zwischen der Oder und Elbe.

(St. A. Nr. 120.)

Auf Ihren Bericht vom 2. d. M. erkläre Ich Mich damit einverstanden, daß, Behufs Erleichterung des Verkehrs und gleichmäßigerer Regelung der für die Benutzung der Wasserstraßen zwischen der Elbe und der Oder zu erlegenden Abgaben, die Sätze und mehrere Bestimmungen des Tarifs zur Erhebung der Schleusengefälle auf dem Plauer Kanale vom 14. November 1824 (Gesetz-Sammlung S. 220), des Tarifs für die Schifffahrtsabgabe auf den Wasserstraßen von der Oder zur Elbe vom 18. Juni 1828 (Gesetz-Sammlung S. 107) und des Erlasses vom 7. August 1830 (Gesetz-Sammlung S. 117) einer Aenderung bedürfen. Ich habe daher den zu dem gedachten Zwecke von Ihnen aufgestellten Tarif zur Erhebung der Abgaben für das Befahren der vorgenannten Wasserstraßen genehmigt und lasse Ihnen denselben, von Mir vollzogen, anliegend (a.) zugehen, um das Weitere anzuordnen.

Zugleich ermächtige Ich Sie, die im Tarife vorgeschriebene Abgabe von den Fahrzeugen, welche mit Kohlen oder zu gewerblichen Zwecken bestimmtem Salze beladen sind, nach Bedürfniß zu ermäßigen.

Dieser Erlaß ist gleichzeitig mit dem Tarif durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Berlin, den 5. Mai 1862.

Wilhelm.
v. d. Heydt.

An den Finanzminister und das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

a.

Tarif,

nach welchem die Abgabe für das Befahren der Wasserstraßen zwischen der Oder und Elbe zu erheben ist.

Vom 5. Mai 1862.

Es wird entrichtet:

A. von einem Schiffgefäße, so oft dasselbe eine der nachfolgend bezeichneten Hebestellen (Schleusen) passirt:

am Finow-Kanal bei Liebenwalde oder Neustadt-Eberswalde;
am Friedrich-Wilhelms-Kanal bei Neuhaus oder Brieskow;
an der Spree bei Fürstenwalde oder Berlin;
an der Havel bei Zehdenick, Oranienburg, Spandau, Brandenburg oder Rathenow;
am Ruppiner Kanal bei der Thiergartenschleuse unweit Oranienburg;
am Templiner Kanal bei der Kannenburger Schleuse;
am Plauer Kanal bei Parey oder Plaue;

an jeder Hebestelle für je 2½ Lasten (100 Centner Landesgewicht) der Tragfähigkeit, 4 Silbergroschen, jedoch in keinem Falle mehr als im Ganzen 3 Rthlr.

Bei Berechnung der Tragfähigkeit werden weniger als 2½ Last für volle 2½ Last gerechnet.

Ausnahmen.

1) Gefäße von mehr als 1600 Centner Tragfähigkeit erlegen für das Befahren des Plauer Kanals nur den nach der Tragfähigkeit von 1600 Centnern sich ergebenden Satz.

2) Gefäße, welche lediglich mit Brennmaterialien (als: Holz, Torf, Stein-, Braun-, Holzkohlen, Koaks, Schaalbretter bis zur Länge von 3 Fuß rc.); mit rauher Fourage, Schilf, Rohr, Faschinen, Korbmacherruthen, Lohe, Ziegeln, Dachschieferplatten, Drainröhren, Bau-, Granit-, Pflaster-, Mühlen-, Cement-, Kalk- oder Gypssteinen (mit Einschluß der roh zugerichteten Werkstücke); mit Erde, Sand, Thon, Porzellanerde, Traß, Ziegel- oder Gypsmehl, Mehl aus Chamottsteinen oder Kapselscherben; mit Glasbrocken, Lehm, Asche, Eisenschlacken, oder mit Düngungsmitteln (als: Mist, Mergel, Gyps, Kalk, Abgang aus Zuckersiedereien, Knochen für Dungfabriken rc.); mit Salz; mit leeren Fässern, Körben oder Säcken beladen sind, zahlen die Hälfte der vorstehend zu A. bestimmten Abgabe, jedoch in keinem Falle mehr als im Ganzen 1 Rthlr. 15 Sgr.

3) Gefäße, auf denen sich außer deren Zubehör, außer den Mundvorräthen für die Bemannung und außer den zur Verladung gewisser Gegenstände unentbehrlichen Brettern und Ständern an sonstigen Sachen nur 6 Ctr. oder weniger befinden, entrichten, sofern sie nicht zum Personentransport benutzt werden, nur ein Sechstel der vorstehend zu A. bestimmten Abgabe, jedoch in keinem Falle mehr als im Ganzen 15 Sgr.

Die gleiche Ermäßigung tritt für Gefäße ein, welche lediglich zum Ableichtern dienen.

Anmerkung zu 2 und 3. Besteht die Ladung zum Theil aus den zu 2 genannten, zum Theil aus anderen Gegenständen, oder wird das Gefäß zum Personentransport benutzt, so wird die Abgabe zum vollen Betrage erhoben.

B. von geflößtem Holze, so oft eine der zu A. genannten Hebestellen passirt wird, bei jeder Hebestelle, und zwar:

I. 1) von Flößen, welche ganz oder theilweise aus vierkantig beschlagenen Hölzern (Quadratholz) oder Balken bestehen, für jede 25 Quadratfuß der Oberfläche, mit Einschluß des Flottwerkes und Wasserraumes,

2) von allen anderen Flößen für jede 30 Quadratfuß der Oberfläche, mit Einschluß des Flottwerkes und Wasserraumes, 6 Pfennige.

Bei Berechnung der Oberfläche wird eine Fläche von überhaupt weniger als 25 (zu 1) beziehungsweise 30 (zu 2) Quadratfuß vollen 25 oder 30 Quadratfuß gleichgestellt, ein Ueberschuß von weniger als $12\frac{1}{2}$ (zu 1), beziehungsweise 15 (zu 2) Quadratfuß außer Berechnung gelassen, und ein Ueberschuß von mehr als $12\frac{1}{2}$, beziehungsweise 15 Quadratfuß für volle 25 oder 30 Quadratfuß gerechnet.

II. Ist das geflößte Holz mit Stab- oder Felgenholz, oder mit Gegenständen der unter A. Ausnahme 2 bezeichneten Art beladen, so wird außer der zu B. I. vorgeschriebenen keine weitere Abgabe erhoben.

III. Befinden sich auf dem geflößten Holze außer dem Zubehör und außer dem Mundvorrathe für die Bemannung an anderen Gegenständen als Stab- oder Felgenholz oder als Sachen der unter A. Ausnahme 2 bezeichneten Art mehr als 6 Centner, so ist neben der zu B. I. vorgeschriebenen noch eine Abgabe von 10 Silbergroschen bei jeder Hebestelle zu entrichten.

Anmerkung. Bei den aus mehreren sogenannten Plätzen bestehenden Flößen wird jeder beladene Platz in Betreff der unter B. III. vorgeschriebenen Abgabe als ein besonderes Floß angesehen.

Befreiungen.

Die Abgabe wird nicht erhoben:

1) von Schiffsgefäßen oder Flößen, welche Staatseigenthum sind, oder für Rechnung des Staats Gegenstände befördern, auf Vorzeigung von Freipässen;

2) von Fischerkähnen, Fischdröbeln, Gondeln, Anhängen, Handkähnen und ähnlichen kleinen Fahzeugen, welche ihrer Bauart nach zur Frachtbeförderung nicht bestimmt sind, sofern sie keinen besonderen Schleusenaufzug erfordern, und sofern dies bei der zuerst berührten Schleuse für die ganze Fahrt angemeldet wird;

3) von den auf dem Landwehr- und Louisenstädtischen Kanal bei Berlin ausgehenden Schiffsgefäßen oder Flößen, wenn die Abgabe für den Eingang erlegt ist.

Zusätzliche Vorschriften.

1) Die Abgabe ist von dem Führer des Schiffsgefäßes oder Flozes bei der bestimmten Empfangsstelle vor der Einfahrt in die Schleuse zu erlegen, sofern die Entrichtung der Abgabe nicht bereits im Voraus stattgefunden hat.

2) An welche Empfangsstelle die Zahlung zu leisten, wo und in welcher Art die Tragfähigkeit des Gefäßes, der Flächenraum des geflößten Holzes, die Beschaffenheit der Ladung anzumelden, und was sonst bezüglich der Entrichtung der Abgabe zu beobachten ist, wird durch den Finanzminister bestimmt.

3) Bei den Vorschriften unter Nr. 10 des Tarifs für den Plauener Kanal vom 14. November 1824 (Gesetz-Sammlung S. 220) und unter Nr. 4 der zusätzlichen Bestimmungen zu dem Tarif für die Wasserstraßen zwischen Oder und Elbe vom 18. Juni 1828 (Gesetz-Sammlung S. 110) bewendet es.

Abgabe für das Befahren des Bromberger Kanals.

(St. A. Nr. 120).

Den zum Zweck der Erleichterung des Verkehrs auf dem Bromberger Kanal unter Abänderung der Sätze und einzelner Bestimmungen des Tarifs vom 16. Januar 1841 (Gesetz-Sammlung S. 26) und des Erlasses vom 22. Juni 1842 (Gesetz-Sammlung S. 210) von Ihnen aufgestellten, mit dem Berichte vom 2. d. M. Mir überreichten Tarif, nach welchem die Abgabe für das Befahren des genannten Kanals zu erheben ist, sende Ich Ihnen, von Mir vollzogen, anliegend (a.) zur weiteren Veranlassung zurück.

Zugleich ermächtige Ich Sie, die im Tarif vorgeschriebene Abgabe von den Fahrzeugen, welche mit Kohlen oder zu gewerblichen Zwecken bestimmtem Salze beladen sind, nach Bedürfniß zu ermäßigen.

Dieser Erlaß ist gleichzeitig mit dem Tarif durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Berlin, den 5. Mai 1862.

Wilhelm.
v. d. Heydt.

An den Finanz-Minister und das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

a.

Tarif,

nach welchem die Abgabe für das Befahren des Bromberger Kanals zu erheben ist.

Vom 5. Mai 1862.

Es wird entrichtet für die Benutzung einer jeden der 12 Schleusen des Kanals:

A. von einem Schiffgefäße:

für je $2\frac{1}{2}$ Lasten (100 Centner Landesgewicht) der Tragfähigkeit 1 Silbergroschen 2 Pfennige.

Anmerkung. Bei Berechnung der Tragfähigkeit werden weniger als $2\frac{1}{2}$ Last für volle $2\frac{1}{2}$ Last gerechnet.

Ausnahmen.

1) Gefäße, welche lediglich mit Brennmaterialien (als: Holz, Torf, Stein-, Braun-, Holzkohlen, Koaks, Schaalbretter bis zur Länge von drei Fuß u. s. w.); mit rauher Fourage, Schilf, Rohr, Faschinen, Korbmacherruthen, Lohe, Ziegeln, Dachschieferplatten, Drainröhren, Bau-, Granit-, Pflaster-, Mühlen-, Cement-, Kalk- oder Gypssteinen (mit Einschluß der roh zugerichteten Werkstücke); mit Erde, Sand, Thon, Porzellanerde, Traß, Ziegel- oder Gypsmehl, Mehl aus Chamottsteinen oder Kapselscherben; mit Glasbrocken, Lehm, Asche, Eisenschlacken, oder mit

Düngungsmitteln (als: Mist, Mergel, Gyps, Kalk, Abgang aus Zuckersiedereien, Knochen für Dungfabriken u. s. w.); mit Salz; mit leeren Fässern, Körben oder Säcken beladen sind, zahlen die Hälfte der vorstehend zu A. bestimmten Abgabe.

2) Gefäße, auf denen sich außer deren Zubehör, außer den Mundvorräthen für die Bemannung und außer den zur Verladung gewisser Gegenstände unentbehrlichen Brettern und Ständern, an sonstigen Sachen nur 6 Centner oder weniger befinden, entrichten, sofern sie nicht zum Personen-Transport benutzt werden, nur ein Siebentel der vorstehend zu A. bestimmten Abgabe. Die gleiche Ermäßigung tritt für Gefäße ein, welche lediglich zum Ableichtern dienen.

Anmerkung zu 1. und 2. Besteht die Ladung zum Theil aus Gegenständen der vorstehend unter 1. genannten Art, zum Theil aus anderen Gegenständen, oder wird das Gefäß zum Personentransport benutzt, so wird die Abgabe zum vollen Betrage erhoben.

B. von geflößtem Holze:

I. 1) von Flößen, die ganz oder theilweise aus vierkantig beschlagenen Hölzern (Quadratholz) oder Balken bestehen, für jede 25 Quadratfuß der Oberfläche, mit Einschluß des Flottwerkes und Wasserraumes,

2) von allen anderen Flößen für jede 30 Quadratfuß der Oberfläche, mit Einschluß des Flottwerkes und Wasserraumes, 2 Pfennige.

Anmerkung. Bei Berechnung der Oberfläche wird eine Fläche von überhaupt weniger als 25 (zu 1) beziehungsweise 30 (zu 2) Quadratfuß vollen 25 oder 30 Quadratfuß gleichgestellt, ein Ueberschuß von weniger als 12½ (zu 1) beziehungsweise 15 (zu 2) Quadratfuß außer Berechnung gelassen, und ein Ueberschuß von mehr als 12½ beziehungsweise 15 Quadratfuß für volle 25 beziehungsweise 30 Quadratfuß gerechnet.

II. Ist das geflößte Holz mit Stab- oder Felgenholz, oder mit Gegenständen der unter A. Ausnahme 1. bezeichneten Art beladen, so wird außer der zu B. I. vorgeschriebenen keine weitere Abgabe erhoben.

III. Befinden sich auf dem geflößten Holze außer dem Zubehör und außer dem Mundvorrathe für die Bemannung an anderen Gegenständen als Stab- oder Felgenholz oder als Sachen der unter A. Ausnahme 1. bezeichneten Art mehr als 6 Centner, so ist neben der zu B. I. vorgeschriebenen noch eine Abgabe von 3 Silbergroschen bei jeder Hebestelle zu entrichten.

Befreiungen.

Die Abgabe wird nicht erhoben:

1) von Schiffsgefäßen oder Flößen, welche Staatseigenthum sind, oder für Rechnung des Staats Gegenstände befördern, auf Vorzeigung von Freipässen;

2) von Fischerkähnen, Fischdröbeln, Gondeln, Anhängen, Handkähnen und ähnlichen kleinen Fahrzeugen, welche ihrer Bauart nach zur Frachtbeförderung nicht bestimmt sind, sofern sie keinen besonderen Schleusenaufzug erfordern, und sofern dies bei der zuerst berührten Schleuse für die ganze Fahrt angemeldet wird.

Zusätzliche Vorschriften.

1) Die Abgabe ist von dem Führer des Schiffsgefäßes oder Floßes bei der bestimmten Empfangsstelle vor der Einfahrt in die Schleuse zu erlegen, sofern die Entrichtung der Abgabe nicht bereits im Voraus stattgefunden hat.

2) Die Erhebung erfolgt durch die Empfangsstellen zu Bromberg und an der 10. Schleuse bei Nakel.

3) An welche Empfangsstelle die Zahlung zu leisten, wo und in welcher Art die Tragfähigkeit des Gefäßes, der Flächenraum des geflößten Holzes, die Beschaffenheit der Ladung anzumelden, und was sonst bezüglich der Entrichtung der Abgabe zu beobachten ist, wird durch den Finanzminister bestimmt.

4) Unverbundenes Holz wird nicht durch die Schleusen gelassen.

5) Die Regierung zu Bromberg ist ermächtigt, die Tiefe der Einsenkung zu bestimmen, welche das den Kanal passirende Holz höchstens haben darf.

6) In den Lagen des auf der Brahe, Weichsel oder Netze geflößten Holzes darf durch dessen Uebereinanderschichten Behufs des Transports durch den Kanal keine Aenderung vorgenommen werden.

7) Bei den zusätzlichen Vorschriften unter Nr. 7 und 8 des Tarifs vom 16. Januar 1841 (Gesetz-Sammlung S. 28) bewendet es.

Verordnung in Betreff der mit Petroleum (Erdöl) beladenen Schiffe in Bremen.

(Hamb. Börsenhalle Nr. 15554.)

Mit Rücksicht auf die Feuergefährlichkeit des unter dem Namen Petroleum bekannten Erdöls hat das Bremische Polizeiamt in Bremerhaven unter dem 13. Mai d. J. die nachstehende Polizei-Verordnung erlassen:

§. 1.

Sobald ein Schiff, welches Petroleum an Bord hat, in einen der Häfen von Bremerhaven einläuft, hat der Kapitain oder dessen Stellvertreter bei einer Strafe von 5 Rthlrn. bis 10 Rthlr. für jedes Faß noch vor dem Einlasse des Schiffes in die Schleuse dem Amte die Anzeige zu machen, daß es Petroleum an Bord habe, auch die Zahl der Fässer genau aufzugeben.

§. 2.

Sobald sich das Schiff in einem der Häfen befindet, ist das Petroleum so rasch als möglich an's Land zu schaffen.

Es darf alsdann nur auf einem ihm von der Polizeibehörde anzuweisenden freien Platze nach deren Vorschrift gelagert oder bearbeitet werden.

Die Lagerung desselben auf Privatgrundstücken ist bis auf Weiteres verboten.

§. 3.

Soll Petroleum in einem der Häfen verladen, oder übergeladen werden, so kann dieses nur in Schiffe geschehen, welche gleich nach geschehener Verladung oder Ueberladung den Hafen verlassen.

§. 4.

Auf Schiffen, welche Petroleum in einem der Häfen an Bord haben oder einnehmen, ist es verboten, Feuer und Licht zu haben.

Zur Kontrole des Verbots werden die Schiffe auf ihre Kosten mit einem Wächter versehen.

§. 5.

Einem mit Petroleum ganz oder theilweise beladenen Schiffe kann auch — namentlich bei ordnungswidriger Unterlassung der Aufgabe (§. 1) — der Einlaß in den Hafen versagt oder die Weisung ertheilt werden, wiederum hinauszulegen.

§. 6.

Uebertretungen der Vorschriften der §§. 2 bis 4 haben Geldstrafen bis zum Betrage von 100 Rthlrn. zur Folge.

Ermäßigung der Eingangsabgabe von Stückgütern in Britisch-Ostindien.

Die Times bringt in einer telegraphischen Depesche aus Kalkutta vom 16. April die Nachricht, daß der Eingangszoll von Stückgütern auf 5 pCt., von Garn auf 3½ pCt. herabgesetzt worden ist. Diese Reduktion tritt mit dem 23. April d. J. in Kraft.[1])

Zollverordnungen in Rußland.

Nach einer Mittheilung der Rigaischen Handelszeitung hat der Reichsrath im Departement der Staatsökonomie und im Plenum durch ein am 10. April d. J. Allerhöchst bestätigtes Gutachten bestimmt:

1) das Einlaufen in die Häfen von Nikolajew und Cherson auch fremden Schiffen zu gestatten;
2) in Nikolajew ein Zollamt 1ster Klasse vom zweiten Rasräd, und in Cherson ein Zollamt 3ter Klasse von demselben Rasräd zu gründen und die Thätigkeit dieser Zollämter mit dem 1. Juni d. J. zu eröffnen;
3) die Zollsastawa zu Otschakow aufzuheben.

Einfuhr von Thee in Rußland.

Die »Rigasche Handelszeitung« bringt in Nr. 101 eine Kaiserliche Verordnung, nach welcher die Einfuhr von Ziegelthee auf der Europäischen Grenze versuchsweise auf drei Jahre über alle diejenigen Zollstellen gestattet wird, über welche die Einfuhr von Kantonthee erlaubt ist, mit einem Zoll von 5 Kop. pro Pfund.

Verhandlungen wegen eines Handelsvertrags mit der Türkei.

Nach längeren Verhandlungen ist am 20. März d. J. ein Handelsvertrag zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins einerseits und der Ottomanischen Pforte andererseits abgeschlossen worden. Der Entwurf dieses Vertrages ist von der Staatsregierung dem Landtage der Monarchie bereits mitgetheilt. Da derselbe Abänderungen der bisher die Ein- und Ausfuhrzölle betreffenden Bestimmungen enthält, und zufolge eines besonderen Abkommens vorbehaltlich der Ratifikation bereits mit dem Tage der Unterzeichnung in Kraft getreten ist, so lassen wir die wichtigeren an die Stelle getretenen Stipulationen hier folgen:

Art. 4.

Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Industrie der Türkei soll, wenn es für die Ausfuhr gekauft ist, frei von jeder Art von Belastung und Abgabe durch die Kaufleute der Staaten des Zollvereins oder durch ihre Rechtsnachfolger nach einem zur Verschiffung geeigneten Orte gebracht werden.

Dort angekommen, soll es ein- für allemal eine Abgabe von acht vom Hundert seines Werths entrichten, welche in jedem Jahre um eins vom Hundert ermäßigt wird, bis sie auf den lediglich zur Deckung der allgemeinen Verwaltungs- und Aufsichtskosten bestimmten festen Betrag von eins vom Hundert ermäßigt ist.

Artikel, welche am Verschiffungsorte für die Ausfuhr gekauft sind, und die Ausfuhrabgabe bereits entrichtet haben, dürfen in keinem Falle einer weiteren Ausfuhrabgabe unterworfen werden, auch wenn sie aus einer Hand in die andere übergegangen sind.

Art. 5.

Jedes Erzeugniß des Bodens oder der Industrie der Zollvereinsstaaten und alle Waaren jedweder Art, welche zu Lande oder zu Wasser durch Unterthanen der Zollvereinsstaaten eingeführt werden, sollen in allen Theilen des Ottomanischen Reiches ohne irgend eine Ausnahme gegen eine ein- für allemal zu entrichtende feste Abgabe von acht vom Hundert des Werthes zugelassen werden, welche nach dem Werthe der Waaren am Landungsplatze berechnet wird, und wenn die Einfuhr zur See erfolgt, zur Zeit der Landung, wenn sie dagegen zu Lande erfolgt, an der ersten Zollstelle zu entrichten ist.

Nach erfolgter Berichtigung der Abgabe von acht vom Hundert soll von den genannten Waaren, mögen sie am Orte der Ankunft oder im Innern des Landes verkauft werden, keinerlei weitere Abgabe, weder von dem Verkäufer, noch von dem Käufer verlangt werden.

Werden solche Waaren nicht für den Verbrauch in der Türkei verkauft, sondern binnen einem Zeitraume von sechs Monaten wieder ausgeführt, so sollen sie als Durchgangsgut betrachtet, und nach Maßgabe der Festsetzung im Artikel 8 behandelt werden. Die Zollverwaltung ist in einem solchen Falle verpflichtet, dem Kaufmanne, welcher ihr den Beweis führt, daß die Abgabe von acht vom Hundert dort bezahlt worden, sofort den Unterschied zwischen dieser Eingangs-Abgabe und der im Artikel 8 erwähnten Durchgangsabgabe zurück zu erstatten.

Art. 8.

Da die hohe Pforte den Wunsch hegt, die Durchfuhr zu Lande mittelst allmäliger Zugeständnisse zu erleichtern, ist man übereingekommen, daß der Zoll von drei vom Hundert, der bisher von den Waaren erhoben wurde, welche in die Türkei eingeführt werden, um nach anderen Ländern gebracht zu werden, sofort auf zwei vom Hundert und am Ende von acht Jahren, von dem Tage des Austausches der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages ab gerechnet, auf eine feste und endgültige Abgabe von eins vom Hundert ermäßigt werden soll.

Die hohe Pforte behält sich gleichzeitig das Recht vor, durch

[1]) Bisher betrug der Eingangszoll für Stückgüter 10 pCt. und für baumwollenes Garn 5 pCt. Anm. d. Red.

ein besonderes Reglement Anordnungen zur Verhinderung von Defraudationen zu treffen.

Art. 10.

Als eine Ausnahme von den Bestimmungen des Artikels 5 wird festgesetzt, daß Tabak in jeder Gestalt und Salz künftig nicht zu den Waaren gehören sollen, welche die Unterthanen der Zollvereinsstaaten in die Türkei einzuführen befugt sind. Folgeweise sollen die Unterthanen der Zollvereinsstaaten oder ihre Rechtsnachfolger, welche Tabak oder Salz für den Verbrauch in der Türkei kaufen oder verkaufen, denselben Vorschriften unterworfen sein und dieselben Abgaben zu bezahlen haben, wie die meistbegünstigten mit diesen beiden Gegenständen handeltreibenden Ottomanischen Unterthanen. Als Gegenleistung für diese Beschränkung soll in Zukunft von den gedachten Waaren, wenn sie durch Unterthanen der Zollvereinsstaaten aus der Türkei ausgeführt werden, keinerlei Abgabe erhoben werden, es müssen aber die auszuführenden Mengen an Tabak und Salz von den Unterthanen der Zollvereinsstaaten oder ihren Rechtsnachfolgern der Zollverwaltung angezeigt werden, welche, wie bisher, das Recht der Beaufsichtigung der Ausfuhr dieser Erzeugnisse behält, ohne dafür jedoch irgend eine Vergütung, sei es für Anschreibung oder aus irgend einem anderen Grunde, verlangen zu können.

Art. 11.

Es dürfen ferner künftig weder Kanonen, noch andere Schußwaffen, noch Pulver oder sonstige Kriegsmunition von den Unterthanen der Zollvereinsstaaten in die Türkei eingeführt werden. Der Handel mit diesen Gegenständen unterliegt der unmittelbaren und speziellen Beaufsichtigung der Ottomanischen Regierung, welcher das Recht vorbehalten bleibt, den Betrieb desselben zu regeln.

Unter vorstehender Beschränkung sind jedoch Pistolen, Jagdflinten und andere Luxus-Schußwaffen nicht begriffen.

Nordamerikanische Nationaltaxe.

Der New-York Herald veröffentlicht in Nr. 9342 vom 8. April dieses Jahres den Tarif der Taxen, welche nach den in dem Hause der Repräsentanten angenommenen Verbesserungs-Anträgen zufolge der Bill vom 4. April 1862 erhoben werden. Wir lassen denselben in der alphabetischen Reihenfolge übrigens aber in wörtlicher Uebersetzung der mit Taxen belegten Artikel folgen:

Abmeldungen aus der Niederlage bei den Zollämtern, Stempelabgabe .... 50 Cts.

Advokaten, unter welchem Ausdruck alle diejenigen zu verstehen sind, welche gewerbsmäßig gegen Gebühren und Belohnung bei irgend einem Gerichtshofe der Vereinigten Staaten oder eines der Staaten Prozesse anhängig machen und betreiben, oder als Vertheidiger darin auftreten, oder aber Rathschläge in Beziehung auf dieselben ertheilen (Advokaten, welche sich weigern, diese Licenz zu bezahlen, ist nicht gestattet, bei einem solchen Gerichtshofe zu praktiziren), für jede Licenz .... 10 Doll.

Aerzte, unter welchem Ausdruck jeder (Apotheker ausgenommen) begriffen ist, dessen Geschäft darin besteht, gegen Gebühren und Belohnung Arzneimittel zu verschreiben oder zur Heilung körperlicher Gebrechen und Leiden chirurgische Operationen vorzunehmen, Zahnärzte eingeschlossen, Licenz .... 10 Doll.

Ale (Bier), pr. Faß von 31 Gallons, Bruchtheile eines Fasses nach Verhältniß .... 1 „

Annoncen, in Zeitungen, Wochen-, Monats-, Vierteljahrs- und sonstigen Druckschriften veröffentlichte .... 3 pCt.
- Einnahmen von denselben, bis zu dem Betrage von 1000 Doll. .... frei
- von Zeitungen, denen der Gebrauch der Post versagt ist .... 10 pCt.
- von Druckschriften, deren Absatz nicht 2000 Exemplare übersteigt .... frei

Anthracitkohlen, pr. Tonne .... 25 Cts.

Anweisung zur Zahlung einer Summe Geldes, bezogen auf eine Bank, Kreditanstalt oder irgend welche Personen, Gesellschaften oder Korporationen, auf Sicht oder Verlangen, Stempelabgabe .... 2 „

Dergl. zur Zahlung in anderer Art als auf Sicht oder Verlangen, auf Summen nicht über 500 Dollars, Stempelabgabe .... 5 „

Dergl. über 500 Dollars und nicht über 2500 Dollars, Stempelabgabe .... 10 „

Dergl. über 2500 Dollars, Stempelabgabe .... 25 „

Apotheker, wenn nicht eine Licenz als Groß- oder Kleinhändler gelöst ist, für die Licenz .... 10 Doll.

Appellationen von der Entscheidung eines Gerichtshofes an einen höheren oder Appellationshof, für jede eine Stempelabgabe von .... 50 Cts.

Arzneimittel, s. Zahnpulver.

Arzneimittel, alterirende, deren Detail-Verkaufspreis oder Werth nicht über 25 Cents pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 1 „
- deren Detail-Verkaufspreis oder Werth mehr als 25 Cents und nicht über 50 Cents pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 2 „
- deren Detail-Verkaufspreis oder Werth mehr als 50 Cents und nicht über 75 Cents pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 3 „
- deren Detail-Verkaufspreis oder Werth über 75 Cts. und nicht über 1 Dollar pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 4 „
- deren Detail-Verkaufspreis oder Werth über 1 Doll. pr. Packet beträgt, für jede funfzig Cents oder einen Bruchtheil derselben darüber eine Additional-Stempelabgabe von .... 2 „

Auctionen, von dem Bruttoertrag derselben .... $\frac{1}{10}$ von 1 pCt.

Auctionatoren, unter welchem Ausdrucke jeder begriffen ist, welcher geschäftsmäßig Waaren und Gegenstände zum Verkauf ausbietet und solche an den Meistbietenden verkauft, Licenz .... 20 Doll.

Augenwasser, wie Zahnpulver.

Backsteine, sind nicht als Manufakturwaaren zu betrachten.

Badger's Leberthran, dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth nicht über 25 Cts. pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 1 Cts.
- dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth über 25 Cts. und nicht mehr als 50 Cts. pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 2 „
- dessen Detail-Verkaufspreis über 50 Cts. und nicht

mehr als 75 Cts. pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 3 Cts.
desgl. über 75 Cts. und nicht mehr als 1 Doll. .... 4 „
dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth über 1 Doll. pr. Packet beträgt, für jede 50 Cts. oder Bruchtheil derselben darüber eine Additional-Stempelabgabe von .... 2 „

Balsam von wilden Kirschen und Isländischem Moos, wie Mille-fleurs-Balsam.

Banken, von allen Dividenden .... 8 pCt.

Bandeisen, s. Eisen.

Banquiers, unter welcher Benennung alle Personen begriffen sind, welche ein Geschäft führen, wo auf Grund von Depositen oder Zusammenschuß von Geld und anderen Zahlungsmitteln zu Gunsten von Personen, Firmen oder Korporationen Kredite eröffnet werden und diese Fonds oder Theile derselben auf Wechsel oder Anweisungen der Kreditoren gezahlt oder zurückerstattet werden, worunter aber inkorporirte Banken oder solche, welche gesetzlich zur Emission von Noten als Zahlungsmittel ermächtigt sind, Licenz .... 100 Doll.

Bauholz, ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.

Baumwollene Regenschirme .... 5 pCt.

Baumwollenwaaren, rein oder gemischt, nicht anderweit besonders besteuert .... 3 „

Benzin, pr. Gallon .... 10 Cts.

Besen, Getreide- .... 3 pCt.

Bestätigungs-Urkunden zu Testamenten, wenn das Vermögen oder die Effekten, hinsichtlich welcher die Bestätigung nachgesucht wird, nach der eidlichen Erklärung nicht den Werth von 2500 Doll. übersteigt, Stempelabgabe .... 50 Cts.

Dergl. desgl. wenn der Werth 2500 Doll. übersteigt, aber nicht mehr als 5000 Doll. beträgt .... 1 Doll.

Dergl. desgl. wenn der Werth 5000 Doll. übersteigt, aber nicht mehr als 20,000 Doll. beträgt .... 2 „

Dergl. desgl. wenn der Werth 20,000 Doll. übersteigt, aber nicht mehr als 50,000 Doll. beträgt .... 5 „

Dergl. desgl. wenn der Werth 50,000 Doll. übersteigt, aber nicht mehr als 100,000 Doll. beträgt .... 10 „

Dergl. desgl. wenn der Werth 100,000 Doll. übersteigt .. 20 „

Bier, pr. Faß von 31 Gallons, wobei Bruchtheile eines Fasses nach Verhältniß zählen .... 1 „

Billards, welche zum Gebrauch aufgestellt sind .... 20 „

Bittere Branntweine, wie Mille-fleurs-Balsam.

Blei, Waaren daraus, wenn nicht anderwärts besonders aufgeführt .... 3 pCt.

Bleiweiß, pr. 100 Pfd. .... 25 Cts.

Bleiweiß, pr. 100 Pfd. .... 52 „

Brückenzölle, von der Brutto-Einnahme .... $3\frac{1}{2}$ „

Bodenholz zu Fässern ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.

Borsten, Waaren daraus, die nicht anderwärts besonders aufgeführt sind .... 3 pCt.

Brandroth's Pillen, wie Mille-fleurs-Balsam.

Branntwein, mit anderen Flüssigkeiten oder Materialien gemischte Spirituosen, oder solche, welche in einer Weise bereitet sind, um als Branntwein verkauft zu werden, für erste Probe pr. Gallon .... 25 Cts.

Brauer, unter welchem Ausdruck jeder begriffen ist, welcher gegohrene Getränke irgend welcher Benennung oder Art, ganz oder theilweise aus Malz, zum Verkauf bereitet, Licenz .... 50 Doll.
derjenige, welcher weniger als 500 Faß jährlich bereitet, Licenz .... 25 „

Brennflüssigkeit ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.

Bretter sind nicht als Manufakturwaaren zu behandeln.

Brittisch-Oel, wie Mille-fleurs-Balsam.

Brustbalsam, wie Zahnpulver.

Buchdruckerschwärze ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.

Bücher sind nicht als Manufakturwaaren zu betrachten und nicht als solche einer Abgabe zu unterwerfen.

Bücher, gedruckte, sind nicht als Manufakturwaaren zu betrachten und nicht als solche zu besteuern.

Dergl. von allen Annoncen, von der Brutto-Einnahme ... 3 pCt.

Bulls Sassaparille, wie Zahnpulver.

Burnotts Cocoaine, wie Mille-fleurs-Balsam, welches s.

Butterfässer .... 3 „

Cacao, zubereiteter, p. Pfd. .... 1 Cts.

Cassia, gemahlene, echte und unechte, pr. Pfd. .... 1 „

Castilianische Seife, s. „Seife".

Catarrhpillen wie Catarrh-Schnupftabak.

Catarrh-Schnupftabak, dessen Detailpreis oder Werth pr. Packet nicht über 25 Cts. beträgt, Stempelabgabe 1 „
über 25 Cts. und nicht mehr als 50 Cts. .... 2 „
über 50 Cts. und nicht mehr als 75 Cts. .... 3 „
über 75 Cts. und nicht mehr als 1 Doll. .... 4 „
über 1 Doll. für jede weitere 50 Cts. oder Bruchtheile derselben, eine Additional-Stempelabgabe von .... 2 „

Certifikate über Staatspapiere und Aktien bei inkorporirten Gesellschaften, Stempelabgabe, jedes .... 25 „

Dergl. über Gewinnantheile oder überhaupt Certifikate und Bescheinigungen über Antheile an dem Eigenthum oder den Reserven einer inkorporirten Gesellschaft, für nicht weniger als 10 und nicht mehr als 50 Doll., Stempelabgabe .... 10 „
für einen Betrag über 50 Doll. .... 25 „

Dergl. über Beschädigungen, sowie alle sonstige Certifikate und Dokumente, welche von Hafen- und Marine-Inspektoren, oder anderen Personen, die als solche fungiren, ertheilt werden, Stempelabgabe .... 25 „

Dergl. über Depositen von Geldbeträgen bei Banken oder Kreditgesellschaften für Beträge nicht über 100 Doll., Stempelabgabe .... 2 „
für Beträge über 100 Doll. .... 5 „
aller anderen Art als die voraufgeführten, Stempelabgabe .... 10 „

Certepartien — Kontrakte oder Verträge über die Heuer eines Schiffes, Fahrzeugs oder Dampfers, oder Briefe, Noten und andere Schriftstücke zwischen dem Kapitain, Führer oder Eigenthümer, oder demjenigen, welcher sich als Agent eines Schiffes, Fahrzeugs oder Dampfers, oder auch solchen, welche sich mit der Befrachtung und Verheuerung derselben gewerbsmäßig beschäftigen, für jedes solches Schiff, Fahrzeug oder Dampfboot, wenn

dessen registrirte Tragfähigkeit nicht über 300 Tonnen beträgt, Stempelabgabe .... 3 Doll.
über 300 Tonnen und nicht über 600 Tonnen .. 5 „
über 600 Tonnen .... 10 „

Chaisen, wie Wagen.

Checks, auf eine Bank oder Kreditgesellschaft, oder auf einzelne Personen, Gesellschaften, Korporationen gezogene zu Geldzahlungen auf Sicht oder Verlangen, ausgenommen Checks auf 50 Doll. oder weniger, Stempelabgabe .... 2 Cts.

Chemische Präparate, wie Catarrh-Schnupftabak.

Chokolade, zubereitete, pr. Pfd. .... 1 „

Cigarren im Werthe von nicht höher als 5 Doll. pr. Tausend, pr. Pfd. .... 10 „

Dergl. im Werthe von mehr als 5 Doll. und nicht über 10 Doll. pr. Tausend, pr. Pfd. .... 15 „

Dergl. im Werthe von mehr als 10 Doll. pr. Tausend, pr. Pfd. .... 20 „

Cirkus, unter welchem Ausdruck jedes Gebäude, Zelt, geschlossener oder abgesperrter Raum begriffen ist, wo Reiter- oder Seiltänzerkünste dargestellt werden, Licenz 50 Doll.

Clarirung, Stempelabgabe .... 25 „

Concentrirte Milch ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.

Conditor, unter welchem Ausdruck alle diejenigen begriffen sind, welche Conditorwaaren, Eingemachtes oder Confekt in Gebäuden einzeln verkaufen (Conditor, welche eine Licenz als Groß- oder Detailhändler gelöst haben, bedürfen einer besonderen Licenz nicht), Licenz .... 10 „

Conditorwaaren, ganz oder theilweise aus Zucker, pr. Pfd. .... 2 Cts.

Connaissements über Waaren und Gegenstände, die aus einem Hafen oder einem Platze der Vereinigten Staaten nach einem fremden Hafen oder Platze zu verführen sind, Stempelabgabe .... 10 „

Dergl. über Waaren und Gegenstände, die aus einem Hafen oder Platze der Vereinigten Staaten nach einem andern Hafen oder Platze in denselben zu Lande oder zu Wasser zu verführen sind, außer wenn sie von einer eigenen Gesellschaft oder einem dergleichen Waarenführer transportirt werden .... 5 „

Contrakte für jeden beschriebenen Bogen oder Stück Papier 5 „

Dergl. über Miethe, Pachtung oder Gebrauch von Ländereien, Häusern oder Theilen derselben für einen Zeitraum von nicht länger als drei Jahren, Stempelabgabe 50 „

Dergl. für einen Zeitraum über drei Jahre .... 1 Doll.

Contrakte, Schlußzettel der Mäkler, Verkaufsrechnungen über Waaren und Güter, Schuldscheine, Aktien, Wechsel, Anweisungen, Eigenschaften aller Art, welche von Mäklern oder solchen Personen ausgestellt werden, die sich mit dergleichen Geschäften befassen, Stempelabgabe..... 10 Cts.

Creditbriefe, wenn die zu zahlende Summe nicht 500 Doll. (s. Wechsel) übersteigt, Wechselabgabe .... 5 „

Dergl. wenn die zu zahlende Summe 500 Doll. übersteigt und nicht mehr als 2500 Doll. beträgt, Wechselabgabe 10 „

Dergl. wenn die zu zahlende Summe 2500 Doll. übersteigt 25 „

Creditgesellschaften, von Dividenden .... 3 pCt.

Croup-Mittel, wie Catarrh-Schnupftabak.

Croup-Syrup, desgleichen.

Damenhüte, von Stroh .... 3 „

Dergl. von Palmblättern .... 3 pCt.

Dergl. von Gras .... 3 „

Dampfboote, mit Ausnahme der Fährboote, für jeden beförderten Passagier .... 1 Mill.

Deklaration über Waaren und Güter zur Konsumtion bei den Zollämtern, s. Deklarationen zur Versteuerung von Waaren.

Dergl. über Waaren zur Niederlage bei den Zollämtern, s. Niederlags-Deklaration.

Dergl. über die Herausnahme von Waaren und Gütern aus der unversteuerten Niederlage, Stempelabgabe .... 50 Cts.

Deklarationen zur Versteuerung von Waaren bei Zollämtern, bei einem Werthsbetrage von nicht mehr als 100 Doll., Stempelabgabe .... 25 „
über 100 und nicht über 500 Doll. .... 50 „
über 500 Doll. .... 1 Doll.

Destillirblasen zur Destillation von Spirituosen, jährliche Licenz .... 50 „

Dergl. dergl., halbjährliche Licenz .... 25 „

Dergl. zur Destillation von Aepfeln und Pfirsichen können für den Zeitraum von 3 Monaten mit einer Licenz versehen werden, für welche zu zahlen .... 12 Doll. 50 Cts.

Destillirte Spirituosen, probehaltig, pr. Gallon .... 15 Cts.

Destillirte Spirituosen. — Die Abgabe von geistigen Flüssigkeiten und allen andern geistigen Getränken, welche in der „Tax bill“ aufgeführt sind, ist nach keinem andern Satze als auf Grundlage der „ersten Probe“ zu erheben und ist verhältnißmäßig für größere Stärke als die probemäßige zu erhöhen.

Destillirte Spirituosen. — Die Bedeutung des Ausdrucks „erste Probe“ wird dahin erklärt, daß dies die Probe einer Flüssigkeit ist, welche funfzig Graden des Tralles'schen hunderttheiligen Hydrometers bei der Temperatur von 60 Grad des Fahrenheit'schen Thermometers entspricht. Bei der Reduktion der Temperatur auf das Normale von 60 Grad, sowie bei der Erhebung der Abgaben von geistigen Flüssigkeiten über und unter Probe sind die Tabellen über die Handelswerthe in dem Handbuche für die Branntwein-Inspektoren, welche vom Professor Mac Culloch unter der Oberaufsicht des Professor Bache berechnet und vom Schatzamte adoptirt sind, anzuwenden, und es ist anzunehmen, daß hieraus das Verhältniß von absolutem Alkohol in der geprüften Flüssigkeit als erwiesen hervorgeht, nach welchem die Abgaben zu erheben sind.

Detailhändler, unter welchem Ausdruck alle diejenigen zu verstehen sind, die sich gewerbsmäßig damit beschäftigen, Spezereiwaaren oder sonstige Güter und Waaren fremden oder inländischen Erzeugnisses in geringeren Quantitäten, als dem ursprünglichen Stück oder Packet an dieselbe Person auf Ein Mal zum Verkauf anbieten oder verkaufen (Wein, Spirituosen, Malzgetränke sind hierzu nicht zu rechnen, Schreibmaterialien, Droguen, Arzneimittel, Cigarren, Schnupf- und Rauchtabak aber sind nicht ausgeschlossen), Licenz .... 10 Doll.

Dergl. in Spirituosen, unter welchem Ausdruck alle diejenigen zu verstehen sind, welche gewerbsmäßig destillirte Spirituosen, gegohrene Getränke und Wein aller Art in geringeren Mengen als 3 Gallons auf Ein Mal an eine und dieselbe Person verkaufen (dies ermächtigt

nicht, Spirituosen, Wein und Malzgetränke zu verkaufen, um auf der Stelle genossen zu werden), Licenz .... 20 Doll.

Diamanten .... 3 pCt.

Dividenden, jährliches Einkommen von, wenn solches über 600 Doll. beträgt, von diesem Mehrbetrage .... 3 pCt.

Dergl., jährliches Einkommen von, wenn solches von einem Bürger der Vereinigten Staaten, der sich im Auslande aufhält und sich nicht im Dienste der Vereinigten Staaten befindet, sofern darüber nichts Anderes bestimmt ist, wenn solches über 600 Doll beträgt, von diesem Mehrbetrage .... 5 pCt.

Dokumente, mittelst deren Ländereien, Gebäude oder andere Gegenstände nach der Disposition der Besitzer verkauft, verliehen, überwiesen, übertragen oder sonst übereignet und in das Eigenthum des Käufers übergeben worden, Stempel-Abgabe .... 1 Doll.

Eigenthum aus Vermächtnissen, s. Vermächtnisse.

Eimer .... 3 pCt.

Eingemachtes, in Salz oder Essig .... 5 pCt.

Eingemachte Fische .... 3 pCt.

Dergl. Obst .... 5 pCt.

Dergl. Fleisch .... 5 pCt.

Einkommen, jährlich, von Jedermann von dem Betrage über 600 Doll. .... 3 pCt.

Dergl. von Real-Eigenthum aller Art in den Vereinigten Staaten, von Bürgern der Vereinigten Staaten, welche sich im Auslande und nicht im Dienste derselben aufhalten, sofern hierüber nichts Anderes bestimmt ist .. 5 pCt.

Eisen, Waaren daraus, wenn nicht besonders aufgeführt . 3 pCt.

Dergl. Eisenbahnschienen p. Tonne .... 1 Doll. 50 Cts.

Dergl. zu Platten und Luppen ausgearbeitetes, p. Tonne 1 " 50 "

Dergl. Band- und Reifeisen und Blech, nicht dünner als Nr. 13 der Drahtleiche p. Tonne .... 1 " 50 "

Dergl. Platten, nicht weniger als ein Achtelzoll in der Dicke p. Tonne .... 1 " 50 "

Dergl. Band- und Reifeisen und Blech, dünner als Nr. 13 der Drahtleiche p. Tonne .... 2 Doll.

Dergl. Platten, weniger als ein Achtelzoll dick p. Tonne . 2 Doll.

Dergl. Nägel, geschnittene und Spieker p. Tonne .... 2 Doll.

Dergl. Stangen, Stäbe, Bänder, Reifen, Bleche, Platten, Nägel, Spieker, von denen die Abgabe von 1 Doll. 50 Cts. bereits erhoben und gezahlt worden, unterliegen nur einer zusätzlichen Abgabe p. Tonne von .... 50 Cts.

Dergl. in Gänzen und Masseln, ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.

Dergl. in Platten, s. Eisen.

Eisenbahnen, Schuldscheine oder andere Beweisstücke der Verschuldung, von denen die Zahlung von Interessen stipulirt ist, von dem Betrag der Interessen .... 3 pCt.

Eisenbahneisen, p. Tonne .... 1 Doll. 50 Cts.

Eisenbahnpillen, wie Zahnpulver.

Eisenbahnen, für jeden nicht auf Abonnement beförderten Reisenden, p. Meile .... 2 Mills.

Dergl., desgl. auf Abonnement, welches den Inhaber des Billets berechtigt, nicht weniger als 30 Tage hinter einander auf der Eisenbahn zu reisen, von der Brutto-Einnahme für solche Billets .... 3 pCt.

Dergl., wenn die bewegende Kraft nicht in Dampf besteht, von der Brutto-Einnahme für die Beförderung von Reisenden .... 1½ pCt.

Eisenbahn-Coupons .... 3 pCt.

Eisenblech, s. Eisen.

Elfenbein, Waaren daraus, wenn nicht besonders aufgeführt .... 3½ pCt.

Empfangsschein (anderer als aus der Cartepartie) für Waaren, Güter und Effekten, welche von einem Hafen oder Platze in den Vereinigten Staaten nach einem fremden Hafen oder Platze zu transportiren sind, Stempel-Abgabe .... 10 Cts.

Dergl. für Waaren, Güter und Effekten, welche von einem Hafen oder Platze in den Vereinigten Staaten nach einem anderen Hafen oder Platze in denselben zu Land oder zu Wasser zu transportiren sind, ausgenommen wenn die Beförderung durch eine Expreß-Kompagnie oder einen Spediteur geschieht .... 5 Cts.

Epileptische Pillen, wie Zahnpulver.

Erbsen, geschälte, sind nicht als Manufakturwaare zu betrachten.

Expreß (Transportgesellschaft), für jeden Empfangsschein, der von einer solchen Gesellschaft oder einem Spediteur, oder von Individuen ausgestellt wird, die als solche Geschäfte treiben, für jede einzelne Kiste, Ballen, Packet oder Bündel 2 Cts.

Dergl. für jede Zahl von Packeten über eins .... 5 Cts.

Fabrikanten, Licenz .... 10 Doll.

Fähren, mit Dampf- oder Pferdebetrieb, von der Brutto-Einnahme .... 1½ pCt.

Familienpillen, wie Zahnpulver.

Farben, trocken oder in Oel abgerieben, oder in Teigform mit Wasser, wenn sie nicht sonst besonders besteuert sind 5 pCt.

Fässer, Wannen rc. .... 3 pCt.

Fässer .... 3 pCt.

Felle, Bock-, gelohet und zubereitet, p. Dtzd. .... 2 Doll.

Dergl. Kalb-, desgl. p. Stück .... 6 Cts.

Dergl. Reh-, desgl. p. Dtzd. .... 1 Doll.

Dergl. Ziegen-, desgl. .... 5 pCt.

Dergl. Ziegenlamm-, desgl. .... 5 pCt.

Dergl. Maroquin, desgl. .... 5 pCt.

Dergl. Schaaf-, desgl. .... 5 pCt.

Dergl. Hirsch-, desgl. p. Pfd. .... 6 Cts.

Dergl. Schwein-, desgl. .... 4 pCt.

Dergl. Roß-, desgl. .... 4 pCt.

Feuerversicherungs-Police, s. Versicherung.

Feuerversicherungs-Gesellschaften, von allen Dividenden .... 3 pCt.

Firniß, ganz oder theilweise aus Gummi-Copal bereitet . 5 pCt.

Dergl. aus anderen Gummiarten und Substanzen .... 5 pCt.

Fische, eingemachte, vom Werthe .... 5 pCt.

Fischthran .... frei.

Flachs, Waaren daraus, die nicht anderweit besonders aufgeführt sind .... 3 pCt.

Dergl. zum Verspinnen oder Filzen zubereitet, ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten, so lange er nicht zum Verbrauch in Zeugwaaren verwebt oder verfilzt ist.

Flaschen mit Arzneimitteln, deren Detail-Verkaufspreis oder Werth einschließlich des Inhalts nicht über 25 Cts. beträgt, Stempel-Abgabe .... 1 Cts.

Dergl. bei einem Werthe von mehr als 25 Cts. und nicht über 50 Cts., Stempel-Abgabe .... 2 Cts.

Dergl. bei einem Werthe von mehr als 50 Cts. und nicht über 75 Cts., Stempel-Abgabe .... 3 Cts.

Dergl. bei einem Werthe von mehr als 75 Cts. und nicht über 1 Doll., Stempel-Abgabe	4 Cts.
Dergl. bei einem Werthe von mehr als 1 Doll. für jede 50 Cts. oder einen Bruchtheil derselben über 1 Doll., Stempel-Abgabe	2 Cts.
Fleisch, eingemachtes	5 pCt.
Fleckseife, s. Seife.	
Flugschriften sind nicht als Manufakturwaaren zu betrachten und einer Steuer als solche zu unterwerfen.	
Dergl. von der Brutto-Einnahme für Annoncen	8 pCt.
Fonds, öffentliche, öffentlicher Verkauf derselben, von der Brutto-Einnahme	$\frac{1}{10}$ von 1 pCt.
Fondsversicherungsgesellschaften, s. Versicherungen.	
Frauenpillen, wie Zahnpulver.	
Früchte, eingemachte	5 pCt.
Gasthöfe, wie Hotels.	
Gegenseitige Versicherungs-Gesellschaften, s. Versicherungen	1 Cts.
Gehalte, jährliches Einkommen daraus, wenn solches über 600 Dollars beträgt, von dem Mehrbetrage	3 pCt.
Dergl. desgl. von Beamten der Vereinigten Staaten, von dem Betrage über 600 Dollars	3 „
Gelatine aller Art in festem Zustande, per Pfund	6 Cts.
Gerichtliche Dokumente — Appellation von der Entscheidung eines Gerichtshofes an einen höheren oder Appellationsgerichtshof, Stempelabgabe	50 „
Dergl. für jede Klageschrift, Vorladung oder andere Aktenstücke in einem vor dem Gerichtshofe anhängigen Prozesse, Stempelabgabe	50 „
Gesundheitskräuter, wie Zahnpulver.	
Gesundheitswasser, wie Zahnpulver.	
Geschirrleder, per Pfd.	1 Cts. u. 5 M.
Dergl. aus Fellen, die östlich über das Vorgebirge der guten Hoffnung eingeführt sind, per Pfd.	5 Mills.
Geschlachtetes Vieh, s. Vieh.	
„ Schweine, s. Schweine.	
„ Schafe, s. Schafe.	
Getreidebesen	3 pCt.
Gewinn oder Ertrag, jährlicher, jedes Individuums über 600 Dollars, von dem Mehrbetrage	3 „
Desgl. von Realbesitz irgend welcher Art in den Vereinigten Staaten, welchen ein Bürger der Vereinigten Staaten, der sich im Auslande aufhält und sich nicht im Dienste derselben befindet, sofern in dieser Beziehung nicht anders disponirt ist	5 „
Gewinn oder Verdienst, jährlicher, jedes Individuums, wenn es den Betrag von 600 Dollars übersteigt, von diesem Mehrbetrage	3 „
Dergl. desgl. eines Bürgers der Vereinigten Staaten, welcher im Auslande wohnt, ohne sich im Dienste der Vereinigten Staaten zu befinden, wenn in dieser Hinsicht nicht anders bestimmt ist	5 „
Gewürznelken, gemahlene, echte oder unechte, pr. Pfd.	1 Cts.
Gigs, wie Wagen, welche s.	
Gips ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.	
Glacirte Zeugwaare	3 pCt.
Glacirtes Leder, pr. □Fuß	5 Mills.
Glacirtes Einfaß- und Besatzleder, pr. □Fuß	1½ Cts.
Glaswaaren, nicht anderweit besonders aufgeführt	3 pCt.
Glycerin-Waschmittel, wie Zahnpulver.	
Goldgeschirr, zum Gebrauch gehaltenes, pr. Unze Troygewicht	50 Cts.
Gold, Waaren daraus, wenn nicht anderweit besteuert	3 pCt.
Desgl. Geschirr und Geräthschaften, die zum Gebrauch geführt werden, pr. Unze Troygewicht	50 Cts.
Desgl. Uhren (goldene), die zum Gebrauch geführt werden, pr. Stück	1 Doll.
Großhändler, unter welchem Ausdruck alle diejenigen zu verstehen sind, welche Spezerei- und andere Waaren und Güter fremden oder inländischen Erzeugnisses in mehr als Einer Originalverpackung, oder Stück auf Ein Mal einem und demselben Käufer zum Kauf anbieten und verkaufen, nicht inbegriffen Wein, Spirituosen und Malzgetränke, Licenz	50 „
Dergl. in geistigen Getränken aller Art, einschließlich destillirte Spirituosen, gegohrene Getränke und Weine aller Art (andere Personen als Destillateure, welche dergleichen Getränke in Quantitäten von mehr als drei Gallons auf Ein Mal einem und demselben Käufer zum Kauf anbieten und verkaufen, sind hierunter begriffen), Licenz	100 „
Gutta percha, Waaren daraus, wenn nicht anderweit besteuert	3 pCt.
Haarfärbemittel, wie Zahnpulver.	
Handelsmäkler, s. Mäkler.	
Handschuhleder, gegerbtes und fertig bereitetes	5 „
Hanf, Waaren daraus, wenn sie nicht anderswo aufgeführt sind	3 „
Hausirer, unter welchem Ausdruck alle diejenigen zu verstehen sind, welche im Kleinhandel Waaren aller Art zum Verkauf anbieten und verkaufen, indem sie damit von Ort zu Ort, in den Straßen und in verschiedenen Gegenden auf dem Lande herumziehen, wenn dies mit mehr als zwei Pferden geschieht, Licenz	20 Doll.
Dergl. mit zwei Pferden	15 „
Dergl. mit einem Pferde	10 „
Dergl. zu Fuß herumziehend	5 „
Dergl. zum Verkauf von Zeitungen, Bibeln und religiösen Traktaten	frei.
Dergl. diejenigen, welche trockene Waaren, fremde oder inländische, in einer oder in mehreren Original-Verpackungen auf einmal einer und derselben Person zum Kauf anbieten und verkaufen, Licenz	50 Doll.
Hirschleder, zugerichtet und geräuchert, pr. Pfd.	6 Cts.
Hohle Eisenwaaren, pr. Tonne von 2000 Pfd.	1 Doll. 50 Cts.
Hölzerne Eimer	3 pCt.
Holzschrauben, zwei Zoll lang und darüber, pr. Pfd.	1½ Cts.
Dergl. weniger als zwei Zoll lang, pr. Pfd.	2 „
Holzwaaren, wenn nicht sonst besonders besteuert	3 pCt.
Horn, Waaren daraus, wenn nicht anderweit besteuert	3 „
Hornvieh, über 18 Monate alt, zum Verkauf geschlachtet, pr. Stück	50 „
Dergl. zum eigenen Verbrauch	frei.
Hostettens bittre Tropfen, wie Zahnpulver.	
Hunde, pr. Stück	1 Doll.
Hotels, unter welchem Ausdruck jeder Ort verstanden wird, wo Fremden und Reisenden gegen Zahlung Wohnung gewährt und Beköstigung gereicht wird, wenn die wirkliche oder abgeschätzte jährliche Rente für das dazu die-	

nende Haus 10,000 Doll. oder mehr beträgt, jährliche Licenz	200 Doll.
Dergl. wenn die wirkliche oder abgeschätzte jährliche Rente 5000 Doll. und weniger als 10,000 Doll. beträgt, desgl.	100 „
Dergl., wenn die wirkliche oder abgeschätzte jährliche Rente 2500 Doll. und weniger als 5000 Doll. beträgt, desgl.	75 „
Dergl., wenn die wirkliche oder abgeschätzte jährliche Rente 1000 Doll. und weniger als 2500 Doll. beträgt, desgl.	50 „
Dergl., wenn die wirkliche oder abgeschätzte jährliche Rente 500 Doll. und weniger als 1000 Doll. beträgt, desgl.	25 „
Dergl., wenn die wirkliche oder abgeschätzte jährliche Rente 300 Doll. und weniger als 500 Doll. beträgt, desgl.	15 „
Dergl., wenn die wirkliche oder abgeschätzte jährliche Rente 100 Doll. und weniger als 300 Doll. beträgt, desgl.	10 „
Dergl., wenn die wirkliche oder abgeschätzte jährliche Rente weniger als 100 Doll. beträgt	5 „
Husten-Syrup, wie Catarrh-Schnupftabak.	
Hüte, baumwollene	3 pCt.
Dergl. von Stroh, Palmblättern oder Gras	3 „
Dergl. von Pelzwerk	3 „
Dergl. von Filz	3 „
Dergl. von glacirtem Mousselin	3 „
Dergl. von Kautschuck	3 „
Dergl. von Wolle	3 „
Dergl. von Seide	3 „
Hyperion-Flüssigkeit, wie Zahnpulver.	
Hypotheken — auf Ländereien, Güter oder sonstiges vererbliches oder bewegliches, reales oder persönliches Eigenthum ohne Unterschied, wenn solches als Sicherheit für die Bezahlung irgend einer bestimmten Summe Geld, die zur Zeit geliehen worden oder von früher verschuldet war, eingesetzt worden; auch Verschreibungen von Ländereien, Gütern und sonstigem Eigenthum ohne Unterschied, das zum Verkauf oder um es auf andere Weise in Geld zu verwandeln, anvertraut worden ist, wenn dasselbe blos als Sicherheit dienen soll, und vor dem Verkauf oder der Verfügung darüber, entweder nach besonderer Disposition oder sonst wieder eingelöst werden soll, oder auch persönliche Schuldscheine ausgestellt als Sicherheit für die Bezahlung irgend einer bestimmten Summe Geldes nicht über 500 Doll.	50 Cts.
Desgl. über 500 Doll.	1 Doll.
Desgl. unter 500 Doll.	frei.
Ingwer, gemahlener, echter und unechter, per Pfd.	1 Ct.
Interessen, Einkommen aus, wenn es den Betrag von 600 Doll. übersteigt, von dem Mehrbetrage	3 pCt.
Dergl., wenn solches von einem im Auslande wohnenden und nicht im Dienste der Regierung der Vereinigten Staaten stehenden Bürger derselben bezogen wird, sofern in dieser Beziehung nicht anders bestimmt ist	5 „
Jute, Waaren daraus, wenn nicht anderwärts besonders aufgeführt	3 „
Juwelier-Arbeiten	3 „
Kaffee, gemahlener, p. Pfd.	3 Mills
Kalbleder, gegerbtes, per Stck.	6 Cts.
Amerikanisches, patentirtes	5 pCt.
Kammgarn-Waaren, nicht anderwärts besonders aufgeführt	3 pCt.
Käse ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.	
Kautschuckwaaren, die nicht anderwärts aufgeführt sind	3 „
Kegelbahnen, für jede einzelne Licenz-Abgabe	5 Doll.
Kitt, ganz oder theilweise aus Leim bereitet, um im flüssigen Zustande verkauft zu werden, per Pfd.	— Cts.
Klageschrift, Stempel-Abgabe	50 „
Kleidungsstücke, fertige	3 pCt.
Knochen, Waaren ganz oder theilweise aus denselben, wenn nicht anderweit besonders aufgeführt, vom Werthe	3 „
Kohlengas, wenn das Erzeugniß nicht über 500,000 Kubikfuß monatlich beträgt, per 1000 Kubikfuß	5 „
über 500,000 Fuß und nicht über 5,000,000 Fuß	10 „
„ 5,000,000 Fuß und nicht über 15,000,000 Fuß	15 „
„ 15,000,000 Fuß pr. 1000 Kubikfuß	20 „
Kügelchen, medizinische, wie Zahnpulver.	
Kupferwaaren, nicht anderweit besonders besteuert, vom Werthe	3 „
Kutschen, s. Wagen.	
Lagerbier, pr. Faß von 31 Gallonen (wobei Bruchtheile eines Fasses nach Verhältniß zu zahlen haben)	1 Doll.
Länderei-Versicherungen (Land-warrants = schriftliche Ermächtigungen, ein Stück Land in Besitz zu nehmen), Mäkler für dieselben, unter welchem Ausdruck Jeder zu verstehen ist, welcher gewerbsmäßig solche Versicherungen kauft und verkauft und solche Kolonisten oder anderen Personen unter der Bedingung verschafft, daß das besagte Land mittelst derselben für den in den Versicherungen bedungenen Preis übereignet werden soll, Licenz	25 „
Latwergen, wie Zahnpulver.	
Lebensbalsam, wie Mille-fleurs-Balsam.	
Lebensessenz, wie Zahnpulver.	
Lebensversicherungs-Gesellschaften, s. Versicherung.	
Lebensversicherungs-Police, s. Versicherung.	
Leberkrautbalsam, wie Mille-fleurs-Balsam.	
Leder, bestes Sohl-, pr. Pfd.	1½ Cts.
Dergl. anderes, pr. Pfd.	1½ „
Dergl. beschädigtes, pr. Pfd.	5 Mills
Dergl. emaillirtes, pr. □ Fuß	5 „
Dergl. emaillirtes Einfaß- und Besatzleder, pr. □ Fuß	1½ Cts.
Dergl. Geschirr-, pr. Pfd.	1½ „
Dergl. Geschirr- von Fellen, welche von jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung eingeführt werden, pr. Pfd.	5 Mills
Dergl. Abfälle, pr. Pfd.	5 „
Dergl. mit Oel gegerbtes, pr. Pfd.	2½ Cts.
Dergl. Patent-, pr. □ Fuß	5 Mills
Dergl. patentirtes lackirtes zu Spritzledern, pr. □ Fuß	4 „
Dergl. patentirtes oder emaillirtes Einfaß- oder Besatzleder, pr. □ Fuß	1½ Cts.
Dergl. rauhes von Fellen, welche von jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung eingeführt worden, pr. Pfd.	5 Mills
Dergl. rauhes mit Schierlings-Tannen-Rinde gelohet, pr. Pfd.	8 „
Dergl. rauhes ganz oder theilweise mit Eichenrinde gelohet, pr. Pfd.	1 Ct.
Dergl. Sohl-, von Fellen, welche von jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung eingeführt werden, pr. Pfd.	5 Mills

Dergl. Sohl-, alles andere mit Schierlings-Tannen-Rinde gelohet, pr. Pfd. .... 8 Mills
Dergl. Sohl-, ganz oder theilweise mit Eichenrinde gelohet, pr. Pfd. .... 1 Ct.
Dergl. gegerbte Kalbfelle, pr. Stck. .... 6 Cts.
Dergl. Ober-, fertig zubereitet oder gegerbt, außer Kalbfelle, aus Leder, welches für Rechnung derjenigen gelohet worden, welche dasselbe fertig bereiten oder gerben, wenn es nicht vorher im rohen Zustande besteuert worden, pr. Pfd. .... 1 Ct.
Dergl. weißgares, pr. Pfd. .... 2½ „
Dergl. Waaren daraus, sofern sie nicht anderwärts besonders aufgeführt sind .... 3 pCt.
Leim, im flüssigen Zustande, pr. Pfd. .... — Cts.
im festen Zustande, pr. Pfd. .... 5 „
Leuchtgas, wie Kohlengas.
Licenzen müssen alljährlich von den nachstehend genannten Personen gelöst und es muß von ihnen dafür der beivermerkte Betrag gezahlt werden:

Apotheker .... 10 Doll.
Auctionatoren .... 20 „
Banquiers .... 100 „
Brauer .... 50 „
Makler .... 50 „
Kegelbahnen (für jede) .... 5 „
Steinkohlenöl-Destillateure .... 20 „
Handelsmäkler .... 50 „
Konditor .... 10 „
Cirkus .... 50 „
Speisehäuser .... 10 „
Pferdehändler oder Roßkämme .... 10 „
Hotels (s. „Hotels“) .... von 5 bis 200 „
Fabrikanten .... 10 „
Hausirer (s. „Hausirer“) .... von 5 bis 20 „
Photographen .... 10 „
Pfandleiher .... 50 „
Detailhändler .... 10 „
Detailhändler in Spirituosen .... 20 „
Rektifikatoren .... 100 „
Schreibmaterialien-Händler .... 10 „
Tabakshändler .... 10 „
Theater .... 100 „
Lichtfabrikanten .... 10 „
Seifenfabrikanten .... 10 „
Großhändler .... 50 „
Großhändler in Spirituosen .... 100 „

Lichte, Talg-, nicht über 15 Cts. pr. Pfd. werth, pr. Pfd. 5 Mills
über 15 Cts. pr. Pfd. und nicht über 25 Cts. pr. Pfd. .... 1 Ct.
über 25 Cts. pr. Pfd. werth, pr. Pfd. .... 1½ Cts.
von Schweinefett; nicht über 15 Cts. pr. Pfd. werth, pr. Pfd. .... 5 Mills
über 15 Cts. und nicht über 25 Cts. pr. Pfd. werth, pr. Pfd. .... 1 Ct.
über 25 Cts. pr. Pfd. werth, pr. Pfd. .... 1½ Cts.
ohne Unterschied des Materials, nicht über 15 Cts. pr. Pfd. werth, pr. Pfd. .... 5 Mills
über 15 Cts. und nicht über 25 Cts. pr. Pfd. werth, pr. Pfd. .... 1 Ct.
über 25 Cts. pr. Pfd. werth, pr. Pfd. ... 1½ Cts.

Lichtfabrikanten, unter welchem Ausdruck alle diejenigen zu verstehen sind, welche gewerbsmäßig Lichte fabriziren, Licenz .... 10 Doll.
Linimente, wie Zahnpulver.
Lungenbalsam, wie Zahnpulver.
Dergl. Syrup, desgl.
Dergl. Oblaten, desgl.

(Schluß folgt.)

Statistik.

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Bergen für 1861.

Die Dorschfischereien in Lofoden, Finmarken und Söndmör lieferten im vorigen Jahre zufriedenstellende Erträge, da man die Gesammtausbeute

an Klippfisch auf ca. 800,000 Waag
und an Rundfisch auf ca. 400,000 Waag

veranschlagte.

Die Waarheringsfischerei ergab ein minder als mittelmäßiges Resultat, denn das ganze angebrachte Quantum dürfte auf nicht mehr als

ca. 350,000 Tonnen

zu schätzen sein.

Dagegen erfreute sich die Fettheringsfischerei, wenn auch nicht anfangs im Sommer, so doch später im Herbst und Spätherbst guter Erfolge; denn es kann angenommen werden, daß im Ganzen

ca. 170,000 Tonnen zum Export gepackt

gesalzen worden sind.

Die Preise für Waarheringe variirten zwischen 4 Sp. 6 Sch. per Tonne und 5 Sp. 12 Sch., bis im November Alles geräumt war. Fettheringe wurden im Durchschnitt per Tonne mit 3 Sp. 60 Sch. bis 3 Sp. 66 Sch. bezahlt. Da der Sommer-Heringsfang anfangs schlechte Resultate versprach, stieg der Preis, allein der Aufschwung im Herbst und Spätherbst brachte Preise zum Weichen, und erreichten sie im Dezember des vorigen und anfangs des gegenwärtigen Jahres ihren niedrigsten Stand.

Da die Ausbeute der Dorschfischereien 1861 derjenigen des vorhergehenden Jahres nichts nachgab, so konnten die Preise für Thran, die kurz vor Eröffnung der Schifffahrt und vor Eintreffen der neuen nordländischen Zufuhren in I. Stäven im Mai angesetzte Steigungstendenz nicht beibehalten. Es erfolgte demgemäß eine gelinde Reaktion, und erst gegen Schluß des Jahres, als es sich herausstellte, daß ein kräftiger Abgang während des Sommers die Lager unseres Marktes bedeutender, als vorausgesetzt, gelichtet hatte, heben sich die Kourse und verfolgen seitdem eine steigende Richtung. Für Braunthran variirte der Kours zwischen 13 Sp. und 13 Sp. 81 Sch. per Tonne. Blanker Thran stieg von 14 Sp. 24 Sch. auf 14 Sp. 54 Sch. Medizinalthran wurde mit 14 Sp. 60 Sch. bis 14 Sp. 84 Sch. notirt.

Die Aussicht auf ein beträchtliches Rundfischquantum mit der II. Nordländischen Stäven im Juli ließ die Preise für diesen Artikel weichen; dieselben hoben sich dann wieder in Folge lebendiger Nachfrage von Holland und Italien her und sanken abermals, als der Begehr von dorther nachließ. Inzwischen ist doch der Vorrath zur Zeit fast ganz geräumt und für Holländer Rundfisch z. B. hat man vor Kurzem 1 Sp. 36 F. per Waag bewilligen müssen. Klippfisch erfreute sich einer raschen Abnahme, und man will behaupten, daß 70 bis 80,000 Waag mehr als Norwegen aufbringen konnte, mit Leichtigkeit in Spanien hätten untergebracht werden können. Ehe man es glaubte, war das große Quantum verwendet und somit die jedenfalls bei successiver Abnahme eingetretene Steigerung verhin,

dert. Man scheint hiernach in der That auf eine erweiterte Abzugsquelle für unseren Klippfisch rechnen zu dürfen, und wird diese Wahrscheinlichkeit ohne Zweifel dahin wirken, daß die Klippfisch-Produktion auf Kosten der Rundfisch-Zubereitung in der gegenwärtigen Saison sich ausbreitet.

Von dem neuen Artikel Sei (ein getrockneter gröberer Fisch) wurden in den jüngsten Jahren allerdings nur unbedeutendere Partien an Mittel- und Klein-Sei auch nach Preußen versendet, während sonst die Hauptkonsumtionsländer Schweden und Russisch Finland die einzigen Gegenden waren, in denen dieser Artikel Eingang fand. Doch scheint der getrocknete Fisch nicht besonders gefallen zu haben, da der Export nach Preußen sich nicht gesteigert hat, vielmehr äußerst gering bleibt.

Vor Eröffnung der Schifffahrt zogen unsere Getreidepreise in Folge der sehr reduzirten Bestände an; die guten Ernteberichte verfehlten aber später ihre Wirkung nicht, und erst die Englisch-Amerikanischen Wirren machten der langwierigen Baisse Halt. Doch trat wieder größere Flauheit ein, nachdem neuerdings die transatlantischen Verwicklungen sich mehr und mehr zu lösen scheinen. Für große Gerste wurde per Tonne 3 Sp. 96 Sch. bis 3 Sp. 50 Sch. gezahlt. Gedorrter Roggen fand mit 3 Sp. 93 Sch. bis zu 4 Sp. 24 Sch. per Tonne Abnahme; in ungedorrtem Roggen bewegten sich Preise zwischen 4 Sp. 18 Sch. und 4 Sp. 66 Sch. per Tonne. Weizen stieg per Tonne 6 Sp. 36 Sch. bis zu 6 Sp. 90 Sch. im Dezember gezahlt. Für Erbsen wurden im Januar 1861 per Tonne 4 Sp. 96 Sch. bewilligt, mit Jahresschluß erreichten sie 4 Sp. 102 Sch. Die Preise für Salz bewegten sich per Tonne zwischen 1 Sp. im Januar und 108 Sch. im Dezember; sie wichen in Folge des Fehlschlagens der Waarheringsfischerei bis auf 93 Sch. im Juni, nahmen indessen zum Herbste, als die Fettheringsfischerei größere Dimensionen gewann, steigende Tendenz.

Der Durchschnittskours für 3 M. D. Wechsel auf Hamburg war $99\frac{1}{4}$ pCt., d. h. $99\frac{1}{4}$ Spezies Norwegisch für 300 Mark Hamburger Banco.

Der Handel mit Preußen speziell war der gewöhnliche, unverhältnißmäßig mehr aktiv von hier als von dort aus, da nur wenige Ordres auf oder Konsignationen von hier gangbaren Artikeln die Bergenschen Kommissionäre beschäftigten.

Unser Zwischenhandel stellt sich demgemäß im Ganzen genommen vortheilhafter, jedenfalls weniger riskant für die Preußischen als für die hiesigen Kaufleute, die ihre Waaren außer den Gefahren der See, dem Schwanken der Konjunkturen in ungleich höherem Grade ausgesetzt sehen. Da die Handelnden, die dergleichen aktiven Verkehr treiben, einmal darauf eingerichtet sind, und vornehmlich eine gewisse Anzahl kleinerer Fahrzeuge unterhalten, die zu derartigen Transaktionen dienlich sind, jedoch als Frachtfahrer niemals Rechnung tragen, so bleibt's beim Alten, wenn schon man hier, wie überall, beim passiven Handel unbedingt, wie die Erfahrung lehrt, größere Vortheile zu erzielen hoffen dürfte.

In der letzten Zeit tauchte hier das Gerücht auf, daß eine Berliner Aktiengesellschaft an Herstellung eines Dampfschiff-Verkehrs zwischen Stettin und Bergen arbeite und zu dem Zweck versuchen werde, einen Dampfer in diesem Jahre zwischen den genannten Häfen mit Berührung von Kopenhagen und Christiansand in Fahrt zu setzen. Die Idee dieses Unternehmens ist hier gerade nicht mit Akklamation aufgenommen worden, da man erstens einen Abbruch für unsere Dampfschifffahrts-Gesellschaft fürchtet, welche den Verkehr mit Hamburg unterhält und zweitens unsere aktiven Händler sich in ihren Entreprisen dadurch beeinträchtigt glauben. Erwägt man, daß die hiesige Dampfschifffahrts-Gesellschaft schon jetzt keine bedeutenden Dividenden liefern kann, so darf man den Berliner Entrepreneurs, wenn sonst an dem Gerücht Wahres ist, gewiß, und jedenfalls fürs Erste, keine erfreulichen Aussichten eröffnen. Wie indessen eine Rhederei in Rotterdam einen Dampfer zwischen ihrem Heimathsort und unserem Hafen seit einer Reihe von Jahren unterhält, also dabei ihr Auskommen zu finden scheint, so ist es nicht ausgemacht, daß ein Dampfer zwischen Stettin und Bergen in der Länge der Zeit nicht rentiren sollte; denn es kann angenommen werden, daß der Preußische Import und Export in quantitativer Hinsicht dem Holländischen unbedingt die Wage hält.

Die Waarheringsfischerei dieses Jahres ist nun geschlossen, und hat das ungemein beträchtliche Quantum von ca. 750,000 Tonnen eingebracht, wonach also nach Veranschlagung der erforderlichen Packung ca. 600,000 Tonnen zum Export kommen dürften.

Auch die Dorschfischereien scheinen ergiebig werden zu wollen, so daß sich für Norwegen pro 1862 eine bedeutende, dem Meer entrungene National-Einnahme präsumiren läßt, die doch hauptsächlich der Fischer- und arbeitenden Klasse zu Gute kommt, da der hiesige Kaufmann in Folge bedauernswerther Konkurrenz übertrieben hohe Preise, besonders für den frischen Hering hat bezahlen müssen, die ihm jetzt, wo der Gesammt-Ertrag der Fischerei eine solche, vor Kurzem noch ganz unerwartete Höhe erreicht hat, sichern Verlust prophezeien.

Ueber die Einfuhr und Ausfuhr der hauptsächlichsten Waarengattungen des hiesigen Platzes im verflossenen Jahre geben die folgenden Tabellen Auskunft:

Einfuhr:

	überhaupt:		darunter aus Preußen:	
Gerste	$188,550\frac{3}{16}$	Tonnen,	$4,556\frac{5}{8}$	Tonnen,
Roggen	$139,610\frac{13}{16}$	»	$63,522\frac{1}{8}$	»
Weizen	$15,729\frac{3}{16}$	»	$1,727\frac{1}{2}$	»
Hafer	$262\frac{5}{8}$	»	$\frac{1}{8}$	»
Malz	$1,944\frac{7}{8}$	»	—	»
Erbsen	$6,443\frac{5}{16}$	»	$3,210\frac{9}{16}$	»
Grützen	$1,258\frac{7}{8}$	»	$\frac{3}{4}$	»
Salz	$204,723\frac{1}{4}$	»	—	»

Ausfuhr:

	überhaupt:		darunter nach Preußen:	
Frühlingshering	146,827	Tonnen,	9,867	Tonnen,
Fetthering	$102,857\frac{3}{16}$	»	$30,897\frac{7}{8}$	»
Thran	$36,314\frac{1}{8}$	»	4,577	»
Getrockneter Fisch	$405,016\frac{17}{18}$	Waag,	$2,296\frac{1}{8}$	Waag,
Klippfisch	$248,508\frac{3}{8}$	»	50	»
Dorschrogen	$22,549\frac{1}{8}$	Tonnen,	—	Tonnen,
Gesalzener Fisch	$932\frac{5}{12}$	»	$\frac{1}{4}$	»
Gesalzener Lachs	11	»	—	»

Unter Preußischer Flagge sind 18 Schiffe mit zusammen 538 Normallasten hier eingelaufen; ihre Rückladung bestand überwiegend aus Heringen und Thran.

Bergen, den 25. März 1861.

Provisorische Abrechnung über die gemeinschaftliche Branntweinsteuer und Uebergangsabgabe von Branntwein für das erste Quartal 1862.

(Auszug aus der amtlichen Aufstellung.)

Vereinsstaaten.	Bevölkerung.	Brutto-Einnahme									Nach Hinzurechnung der Registerdefekte und nach Abzug der Vergütungen, Rückzahlungen, Bonifikationen für exportirten Branntwein ꝛc. stellt sich die zu vertheilende Einnahme in vollen Thalern auf	Der vertragsmäßige Antheil beträgt	Es sind mithin	
		an Branntweinsteuer.			an Uebergangsabgabe von Branntwein.			Summa.					herauszuzahlen.	zu empfangen.
	Köpfe.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
I. Königreich Preußen	17,551,870													
Dazu die mit Preußen im engern Vereine stehenden Länder und Gebietstheile, und zwar:														
a) diejenigen, aus welchen die Einnahme in Preußische Kassen fließt	218,932	2,354,437	16	.	1681	1	6	2,356,118	17	6	2,105,759	2,074,862	30,897	.
	17,770,802													
b) diejenigen, in welchen die Landesregierung die Branntweinsteuer selbst erhebt:														
1. das Herzogthum Anhalt-Bernburg	56,031	6,766	27	.	.	.	.	6,766	27	.	6,767	6,542	225	.
2. das Herzogthum Anhalt-Dessau-Köthen	119,515	25,673	.	6	1	10	6	25,674	11	.	23,207	13,955	9,252	.
3. die Großherzoglich Sächsischen Aemter Allstedt und Oldisleben	9,012	3,904	12	.	.	.	.	3,904	12	.	3,904	1,052	2,852	.
4. das Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Amt Volkenrode	2,859	145	18	.	.	.	.	145	18	.	146	334	.	188
5. die Fürstlich Schwarzburg-Sondershausensche Unterherrschaft	36,069	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4,211	.	4,211
6. die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstadtsche Unterherrschaft	15,501	1,450	21	.	.	.	.	1,450	21	.	1,451	1,810	.	359
7. das Fürstenthum Birkenfeld	35,486	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4,143	.	4,143
8. die Grafschaft Schaumburg	35,715	566	18	.	15	9	.	581	27	.	582	4,170	.	3,588
Summa I.	18,080,990	2,392,944	22	6	1697	21	.	2,394,642	13	6	2,141,816	2,111,079	43,226	12,489
													30,737	
II. Königreich Sachsen	2,122,148	301,626	16	.	224	14	6	301,851	.	6	246,451	197,646	48,805	.
III. Thüringischer Verein	1,043,771	40,828	10	6	97	7	6	40,925	18	.	39,735	119,277	.	79,542
Zusammen	21,246,909	2,735,399	19	.	2019	13	.	2,737,419	2	.	2,428,002	2,428,002	79,542	79,542

Bemerkungen.

In der zweiten Spalte ist vorläufig dieselbe Bevölkerung in Ansatz gekommen, wie solche die provisorische Abrechnung für das Jahr 1861 ergiebt. Der Nachweis der Bevölkerung nach der im Monat Dezember v. J. bewirkten Zählung wird mit der nächsten Abrechnung verbunden werden.

Handelsverhältnisse Serbiens.

(Bericht des Preußischen Konsulats zu Belgrad.)

Realkredit.

Das Vertrauen im Geschäftsverkehr hier zu Lande sinkt von Tage zu Tage immer mehr; Kredit existirt fast nur noch dem Wortlaute nach; die Serbische Regierung nimmt sogar großen Anstand, ihre disponiblen Gelder auf Grundstücke ihrer Unterthanen auszuleihen, und nur hin und wieder lassen sich noch Privatleute zu solchen Geschäften herbei, die aber dabei mit der größten Vorsicht zu Werke gehen müssen, wenn sie sich nicht großen Verlusten aussetzen wollen, da als Hypothekengläubiger nach den über die Titulation eines Grundbesitzers in Serbien bestehenden Gebräuchen jemals seine Befriedigung zu erlangen, manchmal wohl sehr zweifelhaft erscheinen möchte, indem irgend Einer aus der Familie im sogenannten Grundbuche (Hypothekenbuche) als Besitzer des Grundstücks figurirt, während noch andere Mitbesitzer desselben sein können, ohne daß sie im Grundbuche verzeichnet stehen, wohl aber, wenn wegen einer intabulirten Forderung gegen einen solchen titulirten Besitzer vorgegangen wird, jene seitens der Serbischen Gerichte als berechtigte Intervenienten angesehen werden. Ueberdies ist aus dem Grundbuche fast nie das Grundstück, wie auch manches andere darauf Bezügliche, ganz genau zu ersehen, namentlich auf welcher Stelle sich dasselbe befindet, wenn man nicht mit der Beschaffenheit des Ortes ganz vertraut ist, weil beinahe durchgehends weder die Straßen und Plätze benannt, noch die Häuser numerirt sind.

Schließlich erscheint hierbei noch erwähnenswerth, daß nur diejenigen Grundstücke, welche mit Schulden belastet sind, im Grundbuche verzeichnet stehen.

Die überhandnehmende Vernachlässigung der Grundstücke und Gebäude, wodurch sie alljährlich immer mehr an Werth einbüßen, erschwert ebenfalls den Besitzern, Gelder darauf aufnehmen zu können, und vermindert die Sicherheit für die von früher her darauf haftenden Schulden.

In Belgrad selbst sind zwar ausnahmsweise im vorigen Jahre ganz außergewöhnlich viel Gebäude, theils restaurirt, theils neu aufgeführt worden, wovon aber, nachdem der größte Theil der fremden Repräsentanten sich auf längere Zeit zu ganz übertrieben hohen Preisen (zwischen 300 und 400 Dukaten jährlich) mit Wohnungen versehen, die größeren Quartiere leer stehen und wohl auch noch lange unvermiethet bleiben werden.

Vermögenssteuer.

Einen sehr harten Stoß wird die Geschäftswelt Serbiens wohl in diesem Jahre auch noch durch das Inslebentreten des sowohl von den Bauern als den Städtern sehr mißfällig aufgenommenen neuen Gesetzes über die Steuer nach dem Vermögensstande bekommen, indem hier Jeder — ob Städter oder Landmann — von seinem großen Grundbesitze, nach welchem er künftig die Steuer zu zahlen haben würde, nur so viel zu bearbeiten pflegt, wie er eben zu seinem nothdürftigsten Unterhalte braucht.

Land- und Forstwirthschaft.

Dazu kommt auch noch, um die Kalamitäten zu vergrößern, daß durch die in Folge der ungeheuren Hitze und Trockenheit des vorigen Jahres entstandene Mißernte den Bewohnern ihre wichtigsten Bodenerzeugnisse, welche hauptsächlich in Mais, Bohnen und Wein bestehen, entgangen sind.

Da nun der Mais, die ausschließliche Viehmast in hiesiger Gegend, nur gegen hohe Preise aus den Nachbarländern zu beziehen ist, so leidet natürlich auch gerade der Hauptgegenstand der Ernährung und des Handels der Serben — die Viehzucht.

Daher auch die früher noch nie dagewesenen und seit etwa 6—8 Jahren fast auf das Vierfache gestiegenen Preise des Rind- und Schweinefleisches, sowie des Geflügels und des Brodes.

Dagegen hat sich die Ausbeute an Knoppern in den hiesigen Eichenforsten vor den früheren Jahren ganz besonders ergiebig gezeigt, wozu die gewesene Hitze und die damit verbundene Dürre, die auf die Ernte so nachtheilig einwirkte, hauptsächlich das Ihrige beigetragen haben. Vier Millionen Oka — à 2½ Pfd. Preuß. Gewicht — Knoppern sollen gewonnen und die Oka mit 45 Para — 22½ Pf. Preuß. — bezahlt worden sein.

Diese Knoppern sind eckig und krankhaft verkrüppelte Eicheln von fettigmattem Ansehen, von bräunlicher Farbe, der Größe und Schwere der größeren Galläpfel und ebenfalls sehr reichhaltig an Gerbstoff. Dabei darf aber nicht außer Acht gelassen werden, daß die Verknopperung der Eicheln den ganzen Eichbaum selbst in seinem Gedeihen stören soll.

Der Landmann hat sich daher in diesem Winter fast ausschließlich auf den Holzverkauf beschränken müssen; die Märkte sind auch größtentheils nur von solchen besucht und das Holz zu verhältnißmäßig billigeren Preisen als früher feil. Daß hierunter die schönen Forsten Serbiens sehr leiden müssen, liegt auf der Hand.

Lage des Handels.

Was die Handelsgeschäfte insbesonders betrifft, so ist schon seit mehreren Jahren in Serbien ein sehr großes Mißtrauen in Folge der wegen Geldmangel vorhandenen großen Schuldenlast und der dadurch herbeigeführten Prozesse und Konkurse entstanden.

Die amtlichen Blätter sind schon seit Jahren mit Anzeigen von Konkursen und Licitationen angefüllt, und wie der materielle Zustand sowohl in den Ortschaften, wie in den Städten beschaffen ist, geht aus den angehäuften Prozessen bei den Gerichten wegen Schuldforderungen hervor.

Ebenso beweisen die Hinterlassenschaften von Grundbesitzern, Kaufleuten und Beamten, die als wohlhabend gegolten, sowie die Listen der Friedensgerichte wegen der Einzahlungen der Steuern zur Genüge die Richtigkeit des so eben Angeführten.

Diese sehr bedenklichen Zustände haben nun das Finanz-Ministerium veranlaßt, eine Kommission zu ernennen, die es sich zur Aufgabe machen soll, einem gänzlichen Verfalle der Kreditverhältnisse entgegenzusteuern, und zwar durch Vorschläge, wie denjenigen Leuten, welche öffentlichen Fonds Gelder verschulden und sich nicht in den Verhältnissen befinden, dieselben baar zurückzuzahlen, geholfen werden könnte, ohne daß ihr Vermögen verkauft werden und sie hinterher verarmen müßten; und dann auch, auf welche Weise alle Fonds und Pupillenmassen unter eine für sich bestehende öffentliche Behörde gestellt werden könnten.

Einfuhr.

Die letzten amtlich festgestellten Angaben über den Waarenverkehr Serbiens beziehen sich auf das Jahr vom 1. November 1859 bis 31. Oktober 1860. Während dieses Zeitraums wurde importirt:

a) aus Oesterreich	an Werth	37,476,511	Piaster,
b) „ der Türkei	„ „	16,087,246	„
c) „ „ Wallachei	„ „	1,926,518	„
		55,490,275	Piaster,

in Preußischen Thalern à 18 Piaster 3,082,793 Rthlr. 1 Sgr. 8 Pf.

Zu a. Die wichtigsten Artikel, welche aus und über Oesterreich nach Serbien importirt wurden, sind folgende:

		Menge	Werth Piaster
Schiffswerkzeug	Pfd.	2,787	65,361
Männerkleider			412,748
Regenschirme, baumwollene	Dutzend	112	23,000
„ seidene	„	39	16,990
Sonnenschirme	„	56	22,510
Papier, diverse Sorten	Rieß	49,266	480,927
Cigarettenpapier	Kistchen	7,883	109,065

		Menge	Werth Piaster
Kupferplatten	Oka	23,351	588,132
Auszugmehl	Pfd.	157,811	134,392
ordinaires Mehl	Oka	321,577	307,927
Mundmehl	Pfd.	709,698	559,652
ausgesiebtes Mehl	Oka	447,511	538,315
Tafelwein	Eimer	14,564	965,131
Stickwolle	Pfd.	4,040	138,255
Roheisen	„	343,771	391,335
trockene Weinbeeren (Rosinen)	Oka	11,455	30,252
frische Weintrauben	„	27,328	29,306
Kieferholz	Stück	172,627	296,417
Schiffsseile	Pfd.	14,413	37,433
eiserne Nägel	„	277,845	514,971
Eisenwaaren	„	103,592	291,086
Galanteriewaaren			237,484
Spezereiwaaren			26,270
Manufakturwaaren	Colli	78	222,372
Nürnberger Waaren	„	224	384,375
Thonwaaren			22,354
Modewaaren			5,808
diverse Waaren			,693,778
Tischlerwaaren			16,854
Seilerwaaren	Pfd.	15,535	41,074
Baumöl	„	360,215	1,109,657
Gewehrkapseln	Stück	83,000	2,433
Kaffee	Pfd.	546,860	1,698,936
ausgearbeitetes Leder verschiedener Art			720,502
Pferde	Stück	129	104,430
Limonen	„	219,393	79,604
Zündhölzer	Dutzend	58,621	141,229
Brennöl	Oka	23,314	116,618
Wollengarn	Packet	42,267	2,158,398
Krappwolle	„	551	42,667
Weißgarn (Tschenar)	„	27,051	1,082,040
Damenpantoffeln	Paar	19,025	95,125
Perkal	Stück	1,079	48,023
Reis	Pfd.	407,005	407,005
Amerikanische Leinwand	Stück	19,998	876,715
Ungarische „	Ellen	20,450	26,466
Rumburger „	Stück	34	10,228
Blech	Pfd.	69,151	109,187
Pomeranzen	Stück	25,603	16,800
Parchent	„	3,361	174,707
Fischergarn	Klafter	9,658	19,316
Rum	Oka	41,775	241,963
Triester Seife	Pfd.	77,940	129,913
Millikerzen	„	20,792	132,350
Siebenbürger Salz	Oka	4,836,492	3,177,132
Weihrauch	Pfd.	28,683	71,707
Buckskin	Ellen	1,872	45,024
Feß	Dutzend	9,644	639,784
gußeiserne Oefen	Pfd.	110,991	89,749
blecherne Oefen	„	11,584	22,436
verschiedene Zitze	Stück	7,951	519,412
Stahl	Kisten	1,864	310,732
diverse Tuche	Stück	3,007	1,017,009
Kopftücher (Schamije)	Dutzend	12,756	338,983
Zucker	Pfd.	1,289,571	3,260,648
Stiefeletten	Paar	882	225,724
Pfundleder f. Sohlenleder	Pfd.	13,174	142,513

Der hiesige Bedarf an Kolonialwaaren, namentlich Kaffee, Zucker, Reis und Oel wird aus Belgien, Frankreich und Italien bezogen, und zwar der Zucker vorzüglich aus Französischen und Belgischen Raffinerien, eine geringere Quantität auch aus Holländischen. Aus Oesterreich ist dagegen in neuerer Zeit gar kein Zucker eingeführt worden. Das Oel kommt hauptsächlich aus Apulien und der Reis aus dem übrigen Italien.

Betreffs der verschiedenen Manufakturwaaren werden besonders Baumwollengespinnste und Halbleinengewebe und diverse gedruckte Baumwollenzitze aus England, Tuche jedoch größtentheils aus Oesterreich, namentlich aus Reichenberg, Felle aus dem Böhmischen und Wien, und Eisen- und Glaswaaren aus Oesterreich überhaupt importirt; dahingegen kommen Mode- und Seidenwaaren nur zum Theil aus Oesterreich, meist aber von der Leipziger Messe. Aus der Schweiz werden diverse Baumwollentücher, vorzüglich die rothgefärbten, und aus Preußen (jedoch hauptsächlich nur aus Elberfeld) rothgefärbtes Baumwollengespinnst, und aus Aachen Seidensammetbänder — aus Sachsen endlich diverse Baumwollenfabrikate eingeführt.

Es hat sich sehr unglücklich getroffen, daß die im Herbst 1857 mit Preußischen Fabrikanten und Handlungshäusern angebahnten Handelsverbindungen, welche sich für beide Theile vortheilhaft zu gestalten versprachen, plötzlich durch die hier am Schlusse des Jahres 1858 ausgebrochene Revolution unterbrochen wurden, und daß es seitdem an einer geeigneten Gelegenheit gefehlt hat, das gesunkene Vertrauen jener Kaufleute und Fabrikanten wieder neu zu beleben.

Es dürfte daher im Interesse des Preußischen Exporthandels gerathen sein, bevor Frankreich demselben hier eine später schwer zu überwindende Konkurrenz eröffnet, sobald sich die Ruhe im Lande, wie zu hoffen und zu erwarten, konsolidirt haben wird, einen neuen Versuch zu machen, das Geschäft zwischen Preußen und Serbien in derselben Weise wie es im Herbst 1857 angebahnt worden, wieder in Gang zu bringen.

Zu b. Aus der Türkei wurden in dem gedachten Jahre folgende Hauptartikel nach Serbien gebracht:

		Menge	Werth Piaster
Mandeln	Oka	154	1,208
Kupfer, verarbeitetes	„	232	5,560
Weberblätter	Stück	27,681	78,536
große Messer	„	2,359	1,771
Tafelwein	Oka	67,956	99,557
wollene Bandwaaren	Stück	120,181	264,676
Eisen, verarbeitetes	Oka	95,450	338,792
Roheisen	„	537,453	1,183,702
eichenes Bauholz	Stück	1,084	9,660
Kieferbretter	„	25,787	57,984
Rauchtabak (Boschtschja)	Oka	28,972	315,943
„ (Tschuma)	„	131,822	655,299
Weizen	„	22,134	13,929
Olivenöl	„	65,347	493,496
Nähseide	„	271	67,867
Theer	„	10,704	7,582
Kaffee	„	2,034	17,735
Pferdehufnägel	Stück	632,940	62,850
Ochsenhufnägel	„	503,000	25,150
Lammfelle	„	2,886	3,448
Büffelhäute	„	29	3,480
Ochsenhäute	„	234	20,000
Haasenbälge	„	341	923

		Menge	Werth Piaster
Zuchtpferde	Stück	1,964	395,900
Ziegenleder	Bunde	2,606	112,925
Saffian	„	527	50,059
Pferde	Stück	10,777	4,317,200
Feuersteine	„	191,272	29,095
hölzerne Schaufeln	„	11,490	29,291
rothe Türkische Pfeifen	„	68,349	24,066
schwarze „ „	„	220,400	7,857
Oliven	Oka	9,015	29,786
Kehrbesen	Stück	38,299	34,854
kleine Messer	„	18,188	37,409
Blei	Oka	87,596	480,005
Baumwolle	„	14,082	78,377
Türkischer Pfeffer	„	15,394	82,374
Reis	„	70,581	176,395
Halbleinen	Ellen	11,194	10,666
Pferdehufeisen	Dutzend	2,738	112,091
Ochsenhufeisen	Oka	1,380	4,800
eingesalzene Aale	„	3,258	18,507
Hausen	„	29,631	133,246
trockene Fische	„	37,669	97,644
frische Fische	„	3,421	10,742
„ Aale	„	18,900	125,110
Salpeter	„	94,993	1,188,158
Wallachisches Salz	„	3,097,073	1,761,843
Seesalz	„	404,878	95,370
Sicilianisches Salz	„	23,000	9,200
Schwefel	„	15,444	40,963
grobes Tuch (Aba)	„	23,352	116,730
Aepfel	„	65,672	35,960
Türkisches Pfundleder	Pfd.	808	107,130

Zu c. **Aus der Wallachei wurde importirt:**

		Menge	Werth Piaster
ordinaires Mehl	Oka	125,796	110,132
Schlosserwaaren	Pfd.	37,787	24,000
Gerste	Oka	120,000	53,200
Weizen	„	196,365	155,566
Pferde	Stück	161	64,200
Mais	Oka	314,731	161,028
gesalzener Hausen	„	7,015	42,090
gesalzene und getrocknete Fische	„	7,033	21,501
Salz	„	1,571,301	1,190,604

Aus den zu Gebote gestellten Quellen war nicht ersichtlich, in wieviel Preußen und der Zollverein bei dem Import speziell betheiligt waren [1]).

Aus- und Durchfuhr.

Die wichtigsten Artikel des Exporthandels Serbiens bestanden wiederum in lebendem **Vieh** und **Rohhäuten**.

Der Export von Schweinen hat gegen das Jahr 1859 bedeutend abgenommen, und zwar betreffs der Schweine um etwa 25,000 Stück und beziehendlich des Schweinefettes um etwa 17,000 Oka (die Oka = 2¾ Pfd. Preuß. Gewicht).

In Bezug auf den Artikel **Rohhäute** wird mitgetheilt, daß ein Handelsmann aus Prag im Jahre 1861 70,000 Schafhäute hier zum Export angekauft hat und daß er für 100 Häute 108 Fl. K.-M. zahlte, und daß außerdem noch kleinere Posten von Händlern der zunächst gelegenen Oesterreichischen Ortschaften angekauft worden sind. In den früheren Jahren pflegten die Häute nur als Kommissionsgut nach Prag und Wien zu gehen.

Ueber den Export vom 1. November 1859 bis dahin 1860 ergeben die amtlichen Nachweisungen Folgendes. Es betrug der Totalwerth:

		Piaster
1)	der aus Serbien nach Oesterreich exportirten Waaren	43,444,236
2)	„ „ „ „ der Türkei „ „	19,387,517
3)	„ „ „ „ „ Wallachei „ „	1,081,741
4)	„ „ der Türkei über Serbien nach Oesterreich exportirten Waaren	17,084,420
5)	„ „ „ „ „ „ „ der Türkei transportirten Waaren	2,894,669

Zu 1. Die nachstehende Tabelle enthält ein Verzeichniß der hauptsächlichsten, in den gedachten Zeitraum nach Oesterreich aus Serbien exportirten Waaren:

		Menge	Werth Piaster
Kaviar	Oka	905	18,233
altes Kupfer	„	8,044	96,528
neues „	„	475	13,300
leere Fässer	Eimer	6,572	49,309
Ochsen	Stück	11,773	5,886,500
Wachs	Oka	20,894	459,668
frisches Obst	„	61,709	19,852
Schafwolle, nicht sortirt	„	13,817	112,827
„ sortirt	„	385,370	4,624,440
Gerberwolle	„	29,317	234,536
verschiedene Wolle	„	6,731	50,596
verschiedenes Bauholz	Stück	1,958	9,798
kiefern Bauholz	„	337	4,782
Ziegenhaare	Oka	1,140	4,058
Roßhaare	„	978	3,255
Rauchtabak (Boschtschja)	„	144	4,320
Brennholz	Klafter	1,949	48,966
Kornelkirschholz	Stück	18,428	8,015
Rauchtabak (Prosetschja)	Oka	3,311	39,732
„ (Tschuma)	„	782	2,560
„ ordinairer	„	9,415	76,320
Gerste	„	14,920	7,880
Weizen	„	56,311	33,120
Feldsteine	Klafter	120	36,200
Theer	Oka	6,190	5,993
Lammfelle	Stück	34,291	37,815
gewöhnliche Ochsenhäute	„	1,036	103,600
Amerikanische Ochsenhäute	Pfd.	1,930	13,712
Hasenbälge	Stück	35,542	82,730
Ziegenhäute	„	73,889	608,576
Korduan	Bunde	155	16,500
Marderfelle	Stück	1,079	28,137
Fuchsbälge	„	1,169	23,435
Kuhhäute	„	311	15,550
Wildkatzenfelle	„	727	3,533
Ziegenleder	Bunde	66	3,381
Schafhäute	Stück	422,779	3,383,332
Eselhäute	„	98	2,680
Iltisfelle	„	3,956	27,000
größere Lammfelle	„	531,923	3,191,538
Dachsfelle	„	2,264	20,376

[1]) Man vergl. die Bemerkungen weiter unten.

		Menge	Werth Piaster
Ziegenlammfelle	Stück	83,508	501,048
Ziegen	„	3,169	126,760
Wagen	„	23	6,200
Pferde	„	51	29,080
Kühe	„	4,256	932,825
Mais	Oka	85,050	39,342
Birnen	„	22,413	11,073
Talg	„	270,344	1,360,671
Knoblauch	„	8,286	12,171
Türkische Pfeifenköpfe	Stück	42,610	9,699
Schmalz	Oka	72,143	395,483
Honig	„	18,878	59,744
Fleisch	„	7,862	9,230
Schafe	Stück	5,776	202,160
Nüsse	Oka	115,882	110,337
Bohnen	„	291,312	197,556
Pflaumenmus	„	43,158	43,310
Blutegel	„	241	19,460
Baumwollengewebe (à ¾ Elle)	Arschin	10,150	10,455
Pottasche	Oka	7,337	36,685
ordinairer Schliwowitz	„	65,525	66,868
frische Fische	„	4,816	18,129
Farbeholz	„	107,705	63,545
Rohseide	„	380	22,863
Mastschweine	Stück	36,081	7,216,200
magere Schweine	„	132,970	10,637,600
geräucherter Speck	Oka	1,182	5,339
Salz	„	156,726	152,212
Goldborten			4,680
Saitendärme	Pfd.	10,248	27,665
Knoppern	Oka	800,443	1,308,740
Backpflaumen	„	177,587	220,575
frische Pflaumen	„	64,180	13,062
Aepfel	„	55,430	39,929
Lämmer	Stück	204	4,512
alte Säcke	„	2,443	6,987
Gesammtwerth, mit Inbegriff der nicht genannten, weniger wichtigen Artikel			43,444,236

Zu 2. Die wichtigeren nach der Türkei aus Serbien exportirten Waaren waren folgende:

		Menge	Werth Piaster
Schiffsgeräthe	Oka	2,610	18,406
Europäische Kleidungsstücke			95,186
Pferde	Stück	41	40,400
verschiedene Mehlsorten	Oka	73,218	56,822
Kupferwaaren	„	910	25,027
Tafelwein	Eimer	878	47,287
Wolle	Oka	4,373	26,946
Kieferbretter	Stück	77,958	120,096
Türkischer Tabak	Oka	61,112	161,786
Ochsen	Stück	3,351	930,507
Berner Galanteriewaaren	„	262	141,000
Pesther „	Colli	239	203,400
Nürnberger „	„	134	93,800
diverse Waaren			197,488
Gerste	Oka	324,299	145,424
Weizen	„	362,339	259,368
Kaffee	Oka	42,260	425,689
Stuten	Stück	3,088	617,600
Ziegenhäute	„	5,670	50,367
Ziegen	„	74,047	161,406
beschlagene Wagen	„	411	161,130
Last- und Reitpferde	„	9,540	3,816,000
Sensen	„	192	115,200
Kühe	„	547	109,800
Mais	Oka	574,631	370,572
Zündhölzer	Colli	83	51,260
Rosenhonig	Oka	59,092	179,627
Hammel	Stück	40,012	1,000,583
Baumwollengespinnst	Packet	7,291	585,585
Bohnen	Oka	313,956	174,067
Amerikanische Leinwand	Colli	120	241,312
extraordinairer Schliwowitz	Oka	269,138	782,515
ordinairer „	„	1,681,366	1,955,181
Triester Seifen	„	5,366	26,641
Rohseide	„	1,165	103,960
Wallachisches Salz	„	258,208	236,700
Seesalz	„	72,837	47,588
Siebenbürger Salz	„	2,120,600	1,757,400
Fensterglas in Tafeln	Schock	172	13,390
wollene Strümpfe	Paar	10,007	36,783
Stahl	Kistchen	348	78,653
Brünner Tuch	Stück	12	11,910
Kürbisflaschen	„	162	1,032
Zucker in Broden	Oka	6,868	52,818
Ziegenböcke	Stück	9,891	198,916
Pfundledersohlen aus Deutschland	Oka	57	1,364
„ „ der Türkei	„	1,300	16,800

Zu 3. Nach der Wallachei wurden aus Serbien in dem fraglichen Zeitraume hauptsächlich ausgeführt:

Wachs	Oka	1,805	36,100
Eisen	„	45,941	91,888
Pesther Waaren	Colli	41	25,000
Garne	Packet	2,339	172,923
frische Fische	Oka	15,780	58,932
magere Schweine	Stück	5,037	402,960
Zucker in Broden	Oka	2,470	18,304

Zu 4. Aus der Türkei nach Oesterreich sind folgende Artikel vorzüglich durch Serbien durchgeführt:

		Menge	Werth Piaster
Wachs	Oka	12,918	240,793
Schafwolle, nicht sortirt	„	3,660	18,300
„ sortirt	„	144,847	1,278,288
Gerberwolle	„	33,198	232,386
Kiefernbauholz, großes	Stück	13,178	189,971
„ mittleres	„	25,182	220,334
Rauchtabak (Djuma)	Oka	27,608	138,040
Saffian	Bunde	67,364	6,736,400
Lammfelle	Stück	429,105	2,546,630
Fischotterfelle	„	393	22,340
Hasenbälge	„	143,605	328,457
Marderfelle	„	8,767	204,791
Wolfshäute	„	561	10,065
Fuchsbälge	„	409	7,362

		Menge	Werth Piaster
Wildkatzenfelle	Stück	5,389	20,210
Ziegenleder	„	15,625	625,000
gefärbtes Leder	Bunde	963	52,850
Schafhäute	Stück	55,869	446,952
Ziegenlammfelle	„	333,037	1,998,222
Rohbaumwolle	Oka	26,459	153,998
rothe Farbe	„	155,080	77,331
eingesalzene Saitendärme	„	11,429	83,802

Zu 5. Aus der Türkei sind namentlich nachstehend verzeichnete Artikel über Serbien nach der Türkei transportirt worden:

		Menge	Werth Piaster
Roheisen	Oka	320,659	641,318
Faßdauben	Stück	133,071	164,865
feiner Tabak	Oka	205,754	1,028,770
Waaren aus Konstantinopel	Colli	87	90,900
Türkische Pfeifenköpfe	Stück	159,375	39,501
Saffian	Bunde	573	573,570
Wallachisches Salz	Oka	59,205	44,400
Seesalz	„	97,205	32,400

Einfuhr aus dem Zollverein.

Der Import aus Preußen und den Zollvereinsstaaten hat zwar, so viel durch Nachfrage bei den Kaufleuten, welche hier die größten Geschäfte machen, zu ermitteln war, gegen die früheren Jahre im Jahre 1861 in Etwas zugenommen, aber auch nur sehr unbedeutend, und auch nur in Bezug auf Gewebe und Gespinnste, Kaffee und Zucker.

Wie ich in Erfahrung gebracht, würde augenblicklich hier noch das beste Geschäft mit Kaffee, Zucker und Baumwollengespinnst zu machen sein.

Zucker in Broden von 6 bis 9 Pfd. Wiener, franco Ufer Belgrad, wird à 4 Monat Zeit oder mit 2 pCt. Sconto Cassa bezahlt; pro 100 Pfd. Wiener: extrafein 5 Duk., minus 2 alte Zwanziger; mittelordinair 5 Duk., minus 5 alte Zwanziger; Kaffee, Rio: extrafein 8½ Duk., mittelfein 8 Duk., ordinair 7½ Duk.

Von Baumwollengespinnsten sind am meisten gesucht gebleichte und rohe Nr. 6—60. Die Preise konnten mir nicht angegeben werden, da sie wegen des Amerikanischen Krieges sehr variiren.

Ein sehr großes Konsum von Racks und Draps läßt Zufuhren in diesen Artikeln ebenfalls sehr wünschenswerth und gewinnbringend erscheinen.

Das Landvolk, welches verhältnißmäßig stets der beste Konsument gewisser fremder Artikel, als: Baumwollenwaaren, Seidenbänder, gemachter ordinairer Blumen, grober Tuche, und namentlich von Kaffee und Zucker, gewesen ist, und früher Gelder von der Regierung auf seine Grundstücke zu nach hiesigem Brauch mäßigen Zinsen erhielt, wurde diesmal von derselben im Stich gelassen und konnte nun natürlich, gleich dem hiesigen sehr verarmten Handelsstande, die Märkte nicht beleben.

Aus diesem Grunde ist auch weder die von der Regierung beabsichtigte Industrie-Ausstellung bis jetzt zu Stande gekommen, noch sind die im verflossenen Jahre stattgefundenen drei Jahrmärkte zu Belgrad so besucht worden, wie allgemein erwartet wurde. Auf diesen waren zwar Vieh und Rohprodukte mehr als viel vorhanden, aber es fehlte an Käufern, namentlich vom Auslande her.

Bezüglich der über den Betrieb des Ackerbaues hier bestehenden Zwangsgesetze kann man nur sagen, daß sie blos dem Buchstaben nach existiren, da weder hinreichende Beamte zur Ausführung derselben angestellt sind, noch solche überhaupt beachtet werden, und somit ist der Ackerbau immer noch in seinem früheren verwaisten und ganz primitiven Zustande.

Vor einiger Zeit ging auf Veranlassung eines Franzosen, der sich zur Gründung einer kommerziellen, industriellen, landwirthschaftlichen und Hypothekenbank mit 4 bis 5 Mill. Francs auf eigene Rechnung Gefahr und Kosten erboten hatte, dieses Ansinnen ablehnend, die Regierung mit der Absicht um, eine solche Bank zur Belebung des Handelsverkehrs in Serbien selbst zu errichten; indessen scheint dieser Plan ganz und gar aufgegeben zu sein.

Zolltarif.

Der Zolltarif vom Jahre 1854 ist noch in Kraft, und nur insofern hierbei eine Abänderung durch ein Fürstliches Dekret eingetreten, als der Durchfuhrzoll bis auf die Entrichtung von Plombirungsgebühren erlassen und die Ausgangsabgabe von Blutegeln auf 5 pCt. ad val. (die Oka kostet 10 Fl. W. W.), einschließlich der Steuer von den Teichen, herabgesetzt ist.

Eine Fürstliche Resolution vom Oktober 1861 hat bestimmt, daß Waaren, welche aus Serbien ausgeführt und an einem anderen Punkt Serbiens wieder eingeführt werden, nicht verzollt werden sollen; es soll jedoch für Deklarationsscheine die bei dem Export übliche Taxe gezahlt werden; ferner muß bewiesen werden, daß unterweges weder etwas dazugekommen, noch davon weggenommen worden ist.

Die Zollbehandlung der Knoppern wurde mittelst Erlasses vom 22. September 1861 dahin festgestellt:

daß auf Knoppern, welche aus dem Lande exportirt werden, die bestehende Waldtaxe, und auf diejenigen, welche als Durchfuhr aus- oder eingeführt werden, nur eine Taxe von 3 pCt., sowie auf andere Waaren, gezahlt werden soll.

Zinsfuß.

Die gesetzlichen Zinsen für Pupillengelder sind 10 pCt., dagegen für andere private, hypothekarisch gesicherte Gelder 12 pCt. Bei Darlehnen indessen auf Grund von Schuldscheinen oder Wechseln steigt der Zinsfuß auf 40 bis 200 pCt.

Handelsusancen.

Kolonialwaaren werden zumeist von Triest gegen Baarzahlung bezogen, Manufakturwaaren dagegen gewöhnlich auf Kredit mit 3 bis 6 Monat Ziel.

Gewerbthätigkeit.

Außer einigen Wasser-Mehlmühlen und von Deutschen betriebenen Bierbrauereien, welche sich meist in einem einträglichen Zustande befinden, giebt es in Serbien keine Fabrik-Anstalten.

Eine Dampfmühle, die ein Hannoveraner hier vor Jahren errichtet hatte, hat der Besitzer am Schlusse des vorigen Jahres dem Türkischen Festungs-Gouverneur verkauft und in der Festung Belgrad aufgestellt. Die Mühle ist bis jetzt noch nicht in Gang gebracht.

Einige Franzosen haben in neuester Zeit den Versuch gemacht, Speck und Schinken zur Ausfuhr nach Frankreich einzusalzen und zu räuchern. Eine größere Ausdehnung dieses Geschäfts wird von dem Erfolge des jetzt unternommenen ersten Versuchs abhängen.

Alle Kaufleute, Handwerker und Künstler, sie mögen Serbische Unterthanen oder Ausländer sein, bilden hier zusammen eine Innung, und muß ein Jeder derselben, welcher selbstständig werden will, zuvörderst eine Prüfung bestehen und 4 Dukaten zur Innungskasse zahlen und außerdem als Innungsmitglied eine jährliche Abgabe.

So lange fremde Unterthanen hier ein Handwerk betreiben, zahlen sie bis jetzt keine Kommunallasten, sobald sie aber in den Serbischen

Unterthanenverband treten, wird ihnen für das erste Jahr jede Serbische Steuer erlassen, und werden sie erst nach Ablauf des ersten Jahres steuerpflichtig.

Auch ist Anfangs des Jahres 1861 ein die Qualifikation der Personen zum Betriebe eines Schank- und Speisegeschäftes in Serbien betreffendes Gesetz erschienen. Dieses Gesetz bestimmt, daß Konzessionen zu einem Schank- und Speisegeschäfte nur Serbischen Unterthanen, und zwar nach vorgängiger Prüfung, ertheilt werden sollen, Ausländern aber soll der Betrieb eines derartigen Geschäftes nur gestattet sein, wenn sie noch vor dem Inslebentreten des vorgedachten Gesetzes entweder einen Miethskontrakt auf längere Zeit geschlossen, oder von der Lokalpolizei eine bezügliche Konzession erhalten haben, und zwar auch dann nur bis zum Ablauf der darin bezeichneten Frist. Anlaß zur Creirung dieses Gesetzes sollen angeblich vielfach vorgekommene Unordnungen in den von ausschließlich nur Oesterreichern betriebenen Geschäften dieser Art gegeben haben, weil die Besitzer, wenn die Serbische Polizei einschreiten wollte, dagegen unter Berufung auf den Schutz ihres Konsulates protestirten.

Es ist zu erwarten, daß die Oesterreichischen Unterthanen, welche gegenwärtig Schank- und Speisegeschäfte mit sichtbar gutem Erfolge betreiben, es vorziehen werden, Serbische Unterthanen zu werden, um nicht gezwungen zu sein, ein lukratives Geschäft gänzlich aufzugeben.

In der Fürstlichen Waffenfabrik zu Kragujevaz, wo etwa 500 Arbeiter beschäftigt sind, wird auch eine nicht unbedeutende Anzahl ausländischer Schlosser-, Schmiede-, Drechsler- und Tischlergesellen verwendet.

Die Französische Gesellschaft Bouillon u. Comp., welche den unter den allervortheilhaftesten Bedingungen anfänglich mit Bouillon, Magnan u. Komp. abgeschlossenen Kontrakt über die Kupfer- und Hüttenwerke in Meidanpek mit der Verpflichtung, mit Dampfschiffen eine regelmäßige Schifffahrt auf der Donau und Save zu unterhalten, übernommen hatte, hat bis jetzt ihr weit umfassendes Programm nur sehr mangelhaft verwirklicht.

Von den 6 Schiffen, welche schon im Mai 1859 in Belgrad sein sollten, ist das eine vor 2 Jahren in der Donau, und 3 andere, welche am 20. August v. J. von Marseille abgefahren, auf der Herreise im Schwarzen Meere untergegangen; von den beiden übrig gebliebenen Schiffen verkehrte auch nur eines auf der Donau, da das andere, welches aufwärts gehen sollte, wegen Mangels an Fahrwasser diesen Sommer nicht fahren konnte.

Wie man hört, hoffen die Unternehmer in Frankreich die nöthigen Fonds zum Betriebe sowohl der Schifffahrt, als der Kupfer- und Hüttenwerke herbeizuschaffen, da sich hier mit nur sehr geringen Ausnahmen fast alle Aktienzeichner geweigert haben, die von ihnen gezeichneten Summen zu zahlen.

In Maidanpek, wo sich etwa 40 Franzosen zum Betriebe der Werke befinden, hat schon ein dreimaliger Wechsel des Dirigenten stattgefunden, was unter Anderm auch dahin geführt hat, daß, obgleich die Gesellschaft schon seit Jahr und Tag sich des vorhandenen Inventars bedient, es noch immer nicht förmlich übernommen hat. Augenblicklich beschränkt sich das ganze Geschäft auf Kugelgießen für die Serbische Regierung.

Die Geldnoth scheint groß zu sein, da die Gesellschaft schon dahin gekommen ist, für den Verkehr in Maidanpek statt des baaren Geldes Bons auszustellen, die sie später einzulösen versprochen hat.

Vorräthe an Eisen und Kupfer sollen hinlänglich vorhanden gewesen, jedoch schon unter der vorigen Regierung, als dieselbe das Unternehmen eine Zeit lang selbst in die Hand nahm, ausgegraben worden sein. Das Geschäft ist aber auch dadurch in diesem Jahre aufgehalten worden, daß der Schmelzofen abgebrannt ist.

Hinsichtlich des Schiffsverkehrs mit den Schiffen der K. K. privilegirten ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft und mit der Staats-Eisenbahngesellschaft sind im Jahre 1861 wesentliche Veränderungen nicht vorgekommen.

Münzwesen.

Die Oesterreichischen Silberzwanziger werden im Verkehre immer seltener und sind nur gegen ziemlich bedeutendes Aufgeld zu haben.

Da die Fürstlichen Kassen, vornehmlich aber das Telegraphen-Amt, was für die fremden Konsulate nicht unwichtig ist, fortfahren, nur Zwanziger ohne Löcher in Zahlung anzunehmen, welche selbst gegen Aufgeld nur selten zu haben sind, so bleibt nur übrig, diese Zahlungen in Dukaten zu leisten, welche im Verkehr bis zu 14½, auch 15 Zwanziger gerechnet zu werden pflegen, die aber in den Fürstlichen Kassen nur zu 13½ Zwanziger angenommen werden, worauf sich bei Zahlungen an Fürstliche Kassen ein Verlust von 20 bis 30 Kreuzern K. M. pro Dukaten herausstellt.

Einwanderung.

Nach Mittheilung des K. K. Oesterreichischen General-Konsulats soll die Zahl der in Serbien lebenden Oesterreicher etwa 4500 betragen, wovon die Hälfte in Belgrad wohnt, und unter welchen sich 200 Schutzgenossen befinden.

Seitdem die Bergwerke in Maidanpek, wie ich bereits angeführt, durch eine Französische Gesellschaft in Entreprise genommen worden sind und seitdem die damit in Verbindung stehende Französische Schifffahrts-Gesellschaft wenigstens zeitweise im Gange war, haben sich ca. 100 Französische Familien theils in Maidanpek, theils in Belgrad und an einzelnen Stationen angesiedelt, wovon indessen bei Einstellung der Schifffahrt Viele Serbien wieder verlassen haben, so daß jetzt noch 53 Familien theils in Belgrad, theils in Maidanpek, die meisten aber im größten Elend leben.

Die General-Konsulate Rußlands, Englands und Italiens haben hier theils gar keine, theils nur in so geringer Zahl Unterthanen oder Schutzgenossen, daß diese gar nicht in Betracht zu ziehen sind.

Noch immer hat sich in Serbien keine Gesellschaft zur Unterstützung von Einwanderern gebildet, und sind diese daher auch jetzt nur auf ihre eigenen Mittel, leider aber noch öfter auf die Mildthätigkeit der fremden Repräsentanten angewiesen.

Ueber die Verhältnisse der im Lande lebenden Preußen läßt sich leider wenig Erfreuliches sagen. Die meisten der nach Serbien Eingewanderten sind Handwerker, von welchen wiederum der größte Theil in sehr schlechten Vermögens-Umständen, oft auch, weil sie durch eigenes Verschulden ihr Vaterland haben verlassen müssen, hier ankommen. Solche, die schon in Preußen Meister waren, sind nur in sehr geringer Zahl nach Serbien gekommen. Von den Gesellen, welche gut bezahlt werden und besonders hinsichtlich ihrer Beköstigung den Meistern gegenüber die unbilligsten Forderungen machen, bringen es einige dahin, daß sie hier Meister werden, und sich selbst etabliren; sehr viele gehen aber durch ein lüderliches Leben unter.

Unter den 69 Familien oder selbstständigen Personen, welche am Ende des Jahres 1861 unter dem Schutze des Preußischen Konsulats standen, befinden sich:

Handwerker, und zwar:		
Meister	13	
Gesellen	36	
		49
Bergleute		3
Künstler		4
Lehrer		2
Aerzte		1
Tagearbeiter		1
Kaufleute		1
Dienstboten		7
Rentiers		1
		69

Die evangelische Gemeinde zu Belgrad zählt zur Zeit 131 Mitglieder.

Belgrad, den 10. Februar 1862.

Mittheilungen.

Berlin, Ende Mai. Nach einer Hannover, den 21. Mai datirten Nachricht der Börsenhalle hört die Befreiung der aus See nach Harburg geführten und ausgeladenen Güter vom Stader Zoll mit dem 1. Juni d. J. auf.

Stettin, 7. Mai. Im hiesigen Verkehr herrschte während des verflossenen Monats eine große Regsamkeit. Dieselbe erstreckte sich jedoch fast ausschließlich auf den Getreidehandel, während fast sämmtliche andere Branchen im Allgemeinen kein rechtes Leben zeigten. Der Geschäftsgang blieb schleppend und träge und der Stand der auswärtigen Märkte, gegenüber der äußerst mäßig auftretenden Nachfrage des Inlandes, war wenig geeignet, die schlummernde Unternehmungsluft von Neuem anzuregen. — Der Getreidehandel verlieh unserem Hafen das Bild großer Rührigkeit, indessen war die Thätigkeit, zumal in der ersten Hälfte des Monats, weniger darauf gerichtet, neue Geschäfte einzuleiten, oder neuerdings eingeleitete abzuwickeln, sondern es handelte sich nur darum, längst gemachte Verkäufe, die den Abnehmern augenscheinlich empfindliche Verluste bringen mußten, in möglichster Eile zum Abschluß zu bringen. — An reichlichen Zufuhren mangelte es nicht. Sie betrugen im Laufe des verflossenen Monats: 15,668 Wispel Weizen, 17,165 Wispel Roggen, 3770 Wispel Gerste, 3231 Wispel Hafer, 864 Wispel Erbsen; und es verblieben im Bestande: 13.290 Wispel Weizen, 994 Wispel Roggen, 524 Wispel Gerste, 121 Wispel Hafer, 1164 Wispel Erbsen. Der Stand der Felder ist im Allgemeinen befriedigend. Die Witterung ist den Saaten günstig gewesen und manche früher mittelmäßig aussehende Wintersaat hat sich sichtlich erholt. — Für Weizen zeigte sich wenig Nachfrage. Die Zufuhren von dieser Waare blieben bis vor Kurzem sehr umfangreich und erreichten für dieses Jahr die Höhe von 50,000 Wispel, ein Quantum, wie solches in einem so kurzen Zeitraum unseren Platz bisher noch nicht berührt hat. Der Umfang der Verladungen überstieg noch den der Zufuhren, so daß unsere Bodenbestände seit Eröffnung der Schifffahrt um einige Tausend Wispel geringer geworden sind. Die Preise blieben, den Bewegungen der ausländischen Märkte folgend, rückgängig bis um die Mitte des Monats, wo ungünstige Witterungsverhältnisse in England und Frankreich dem Sinken Einhalt thaten und sogar Käufer für einige Tausend Wispel von dort an unseren Markt führten. Mit einer in Folge dessen eingetretenen jähen Preissteigerung von circa 6 Rthlr. pro Wispel eilte unsere Börse den auswärtigen Notirungen jedoch voraus, und als nun die dort aufgetauchte Frage an anderen Exportplätzen der Ostsee und in Amerika leichte Befriedigung gefunden hatte und mittlerweile wieder eine günstige Witterung eingetreten war, kehrte die alte Lethargie zurück und die Preise sanken auf einen niedrigeren Standpunkt, wie zuvor. Sie schlossen mit 76—80 Rthlr. für loko Waare und mit 76½ bis 79 Rthlr. für spätere Termine. — Roggen wurde von den östlichen Hinterländern in ansehnlichen Quantitäten nach unserem Platze dirigirt. Effektive Waare war zur Abwickelung älterer Kontrakte, namentlich zum Export nach Holland und Standinavien, vielfach gefragt und auch für Vorpommern zeigten sich anhaltend Käufer. Unter solchen Einflüssen hoben sich die Preise um etwa 4 Rthlr. pro Wispel und erst gegen Ende des Monats, als die zum Theil durch die gesteigerten Notirungen herbeigelockten ansehnlichen Zufuhren keine weitere Verwendung für das Ausland fanden, drückte sich der Werth um etwa 2 Rthlr. pro Wispel, so daß die Preise schließlich mit den Durchschnittsnotirungen während des Winters auf gleicher Höhe standen. Man zahlte zuletzt 47—51 Rthlr. für loco Waare und 47½—51 Rthlr. für spätere Termine. — Für Gerste, welche seit langer Zeit ganz vernachlässigt und in Folge dessen im Preise zurückgegangen war, zeigte sich um die Mitte des verflossenen Monats eine lebhafte Frage für England, welche anfänglich eine rapide Steigerung dieser Waare zur Folge hatte. Doch blieb auch diese Besserung nur vorübergehend, da der hervorgetretene Bedarf bald befriedigt schien und die Preise nachzugeben begannen. Man zahlte zuletzt 38—39 Rthlr. für loko Waare; spätere Termine fanden keine Beachtung. — Hafer und Erbsen fanden koulante Abnahme für Vorpommern und Mecklenburg und die Preise blieben fest, da Frage und Angebot im richtigen Verhältniß standen. Man zahlte für Hafer 24 bis 27 Rthlr. für loko Waare, und 27½ Rthlr. für spätere Termine, für Erbsen 48 bis 51½ Rthlr. für loko Waare. — In Spiritus bewegte sich das Geschäft über die Grenzen des lokalen Bedarfs kaum hinaus. Die Zufuhren von den Produzenten hatten fast ganz aufgehört und vom Auslande her mangelte es an fast jeder Nachfrage. Eine einzige Ladung wurde für Hamburger Rechnung nach Italien expedirt. Die Preise stellten sich auf 17 Rthlr. für loco Waare und auf $16\frac{11}{12}$ bis 17 Rthlr. für spätere Termine. — Rüböl war zu Anfang des Monats fest und wurde hin und wieder höher bezahlt, ging aber bei milderem Wetter bald auf den alten Preisstand zurück. Der Stand der Saaten blieb befriedigend und gab zu Befürchtungen keine Veranlassung. Die Nachfrage war nur schwach und die Preise schlossen mit 12½ bis $13\frac{1}{12}$ Rthlr. für loco Waare und mit 12½ bis 13 Rthlr. für Herbsttermine. — Das Waarengeschäft hatte mit geringen Ausnahmen einen ruhigen Verlauf und der Bedarf des Inlandes zeigte sich nur mäßig. Bemerkenswerthe Umsätze kamen zu Anfang des Monats nur in Kaffee vor, später in Palmöl, Pottasche und Leinsamen und schließlich entwickelte sich noch ein regerer Verkehr in Fettwaaren, welcher den Preisen für diese Artikel erhöhte Festigkeit verlieh. Für Zucker zeigte sich in den letzten Tagen des Monats ebenfalls eine lebhaftere Nachfrage und es schien fast, als ob dieser lange vernachlässigte Artikel wieder anhaltendere Beachtung finden würde. Die Vorräthe davon an unserem Platze sind verhältnißmäßig nicht groß. Im Holzhandel fiel Bemerkenswerthes nicht vor. Man war mit dem Verschiffen von früher verkauften Quantitäten beschäftigt und von neuen Abschlüssen ließ sich wenig hören. — Die Seefrachten sind, nachdem der erste Anlauf der Exporteurs befriedigt ist, erheblich zurückgegangen und haben neuerdings einen Standpunkt erreicht, der unserer Rhederei wenig Gewinn in Aussicht stellt. — Der Speditionshandel hat seinen um diese Jahreszeit gewohnten Umfang erreicht, ohne daß Gelegenheit wäre, Außergewöhnliches darüber mitzutheilen. — Unsere industriellen Etablissements und Aktiengesellschaften befinden sich sämmtlich in gutem Betriebe, und zahlten: der Dampfschiffs-Verein 8 pCt., die Stromversicherungs-Gesellschaft 4 pCt., die Stettiner Walzmühle 18½ pCt., die Stettiner Portland-Cementfabrik 10 pCt., die chemische Produktenfabrik Pommerensdorf 7 pCt., die National-Versicherungs-Gesellschaft 9½ pCt., die Ritterschaftliche Privatbank $5\frac{3}{10}$ pCt. für das verflossene Jahr an Dividende.

Thorn, 7. Mai. Nachdem Anfang des Monats der Eisgang der Weichsel und ihrer größeren Nebenflüsse über alles Erwarten glücklich beendet war, rüstete sich der Handelsstand zur Aufnahme des Frühjahrsgeschäfts und zur Verladung zahlreich aufgespeicherter Getreidevorräthe. — Der hohe und dabei brauchbare Wasserstand kam den Verladungen sehr zu statten und verschaffte Abladern und Schiffern den Nutzen, große Quantitäten Getreide schnell und leicht ihrem Bestimmungsorte zuführen zu können. — Nachdem in der ersten Hälfte des April der früher gecharterte Schiffsraum schon absorbirt war, indem der größere Theil freier Schiffer der hohen Frachten wegen lieber nach Polen ging, als hier Ladung zu nehmen, trat ein Stillstand in den Abladungen ein. — Gegen Ende des Monats kehrten schon viele Schiffsgefäße von Danzig zurück und wurden sofort zu guten Frachten engagirt. Die auf der Weichsel gehenden Dampfschiffe, sowohl Polnische wie Preußische, waren hierbei von großem Nutzen und wurden zum Aufbringen gegen den Strom vielfach benutzt. Das theilweise Sinken der Weizenpreise und das Schwanken der Roggenpreise gebat jedem Händler, sich seiner früh verkauften Vorräthe möglichst rasch zu entledigen. — Vornehmlich traten wiederum Danziger Händler sowohl für Weizen wie für Roggen als Hauptkäufer auf; von letzterer Frucht wurden jedoch geringere Umsätze gemacht. Unter solchen Verhältnissen gewann natürlich auch der

Geldverkehr an Lebhaftigkeit. Der Rest früher verkaufter Getreidequantitäten wurde bei Einsendung der Konnoissemente kurz auf die Empfänger abgegeben und dadurch die Geldmittel bedeutend in Anspruch genommen. Zu erwähnen bleibt noch die Durchfuhr von Polnischem Getreide, welche in dem ansehnlichen Quantum von 18,700 Last Weizen, 17,500 Last Roggen, 400 Last Erbsen bestand. — Die Gesammtsumme der von hier stromwärts verladenen Cerealien belief sich auf 938 Last Weizen, 2100 Last Roggen, 256 Last Erbsen.

Bromberg, 6. Mai. Die überaus günstigen Witterungsverhältnisse, unter welchen sich die Vegetation fast zusehends entwickelte und die nicht nur aus dem Inlande, sondern auch aus Holland, England und Frankreich einlaufenden vortheilhaften Berichte über den Stand der Saaten brachten zu Wege, daß die gegen Mitte des Monats sich zeigende größere Kauflust für Weizen zu erhöhten Preisen bald erschlaffte und in den letzten Tagen des Monats die höchsten Preise nicht mehr zu bedingen waren. Für Roggen war die Nachfrage bei anziehenden Preisen recht belangreich und erwartet man eine weitere Steigerung dieses Artikels um so eher, als die Vorräthe, besonders in guter Waare, in dem Maße nicht vorhanden sind und auf Konnoissemente viel verkauft worden ist. Sommergetreide bleibt immer vernachlässigt. Ueber die bald in Blüthe tretenden Oelsaaten hört man mannigfache Klagen, daß Rübsen an vielen Stellen ausgewintert sei, auch daß die Maden Schaden anrichten sollen. Im Allgemeinen erwecken aber die Getreidefelder die schönsten Aussichten für die junge Ernte. Die Preise stellen sich wie folgt: Weizen bis 78 Rthlr., Roggen 48 Rthlr., Erbsen 40 Rthlr., Gerste 30 Rthlr., Hafer 20 Rthlr. per Wispel. Spiritus bewegte sich unter Beeinflussung der steigenden Roggenpreise in den Grenzen der nicht erheblichen Zufuhren. Bei der animirten Stimmung für diesen Artikel, die in festgehaltenen Lägern ihren Ausdruck fand, erfreuten sich die Landzufuhren koulanter Aufnahme von Fabrikanten, so daß bis ult. des Monats die Läger gegen 150,000 Quart heranwuchsen. Dessenungeachtet konnten die Preise sich nur sehr wenig heben und variirten zwischen 16 bis 16½ Rthlr. per 8000 Quart. Für Termine war Kauflust, aber Zurückhaltung von Seiten der Verkäufer.

Halle a. S., 2. Mai. In dem wichtigsten Handelszweige, dem Rohzuckergeschäfte, trat während des April eine sehr fühlbare Stille ein, und die Verkäufe aus erster Hand dürften das Quantum von 10,000 Ctr. schwerlich überstiegen haben. Die Preise des Rohzuckers betrugen etwa 10¾ bis 11¼ Rthlr. je nach Qualität, mithin gegen ¼ Rthlr. weniger als in den letzten Märztagen. Die Mehrzahl der Zuckerfabriken hat vollständig geräumt, und die Vorräthe bei ihnen können nur noch auf ca. 60,000 Ctr. veranschlagt werden, die sich auf einige wenige, der Spekulation hinneigende Produzenten vertheilen. In raffinirter Waare wurde zu ebenfalls weichenden Preisen nur für den Bedarf gehandelt. Der **Getreidehandel** war noch geringer als im Monat März. Die Landzufuhren blieben in allen Gattungen klein, aber auch der Bedarf zeigte sich nur schwach. Die Preise waren im Ganzen unverändert, und nur vorübergehend bewirkte die eingetretene kältere Witterung, die sich des Nachts öfters zum starken Frost neigte, einige Preissteigerung. Seit der Wiederkehr des schönen warmen Wetters sind nicht allein die Befürchtungen wegen der neuen Ernte geschwunden, sondern man hofft sogar, daß der Ausfall derselben, vielleicht mit Ausnahme von Rapps, der theilweise gelitten haben soll, ein sehr guter werden wird. Die Ausfuhr von **Weizen** nach Hamburg hat fast ganz aufgehört, und unsere Konsumenten konnten sich deshalb leichter decken zu Preisen von 66 bis 73 Rthlr. pr. Wispel. **Roggen** ist immer noch ein gefragter Artikel für Thüringen und Süd-Deutschland. Es läßt sich indeß annehmen, daß unsere Landzufuhren den Bedarf bis zur neuen Ernte decken und daß nicht, wie im vorigen Jahre, Beziehungen von auswärts werden nöthig werden. Der Wispel galt durchschnittlich 54 bis 56 Rthlr. **Gerste** wurde bis zum Eintritt des warmen Wetters nach Süd-Deutschland, Hannover und England ausgeführt und etwas höher bezahlt, sodann aber, da die Wärme dem Malzen hinderlich ist, nicht mehr stark begehrt. Die Preise schwankten zwischen 35 und 38 Rthlr. pr. Wispel. **Hafer** wurde zum Preise von 22 bis 23 Rthlr. pr. Wispel nur für die Konsumtion gekauft. Die Handelsverhältnisse in Erfurt sind gleichfalls im Allgemeinen gedrückter Natur und zeigen nur in den Produkten der Landwirthschaft, namentlich in Getreide, einiges Leben. Das sonst nicht unbedeutende Geschäft mit Baumwollengarnen liegt in Folge der Amerikanischen Wirren fast gänzlich darnieder.

Düsseldorf, Anfang Mai. Die Förderung auf unseren Kohlenzechen ist im April mit unverminderten Kräften betrieben worden, wenngleich es vielen Zechen nicht möglich war, für das geförderte Quantum vollen Absatz zu finden. Hin und wieder lagern ansehnliche Vorräthe, und wenn dieselben auch nicht unbedingt als unverkäuflich bezeichnet werden können, so werden doch so niedrige Preise dafür geboten, daß die Grubenvorstände statt des sofortigen Verkaufs es vorziehen, einen günstigeren Moment abzuwarten. Es giebt zur Zeit nur sehr wenige Zechen, welche ihren Gewerken eine Ausbeute gewähren. Der Hochofenbetrieb wurde in bisheriger Weise fortgeführt. Die Nachfrage nach Roheisen war eine anhaltende aber gemäßigte und eine Schwankung in den Preisen nicht bemerkbar. Die Gesellschaft Phönix, welche jetzt zwei Hochöfen in Ruhrort, einen in Kupferdreh und einen in Borbeck im Betriebe hat, beabsichtigt einen zweiten in Borbeck anblasen zu lassen und wird dann volle Verwendung für die aus der Zeche Graf Beust — eine der gepachteten Stinnesschen Zechen — geförderten Kohlen haben, während sie bisher einen ansehnlichen Ueberschuß verkaufen mußte. Die Nachfrage nach den Produkten der Walzwerke war eine anhaltend gute und die meisten dieser Etablissements sind noch auf längere Zeit mit Aufträgen versehen. Nicht minder günstig situirt waren die Kesselschmieden, Nagel- und Schraubenfabriken. Die überall sehr rege Bauthätigkeit war von günstigem Einfluß auf den Gang der Dampfschneidemühlen, den Betrieb der Ziegeleien und Traßmühlen und den Handel mit Baumaterialien überhaupt. Die hiesigen chemischen und Tabaksfabriken ließen in gewohnter Weise arbeiten. Von den Tuchfabriken, den Baumwollspinnereien, Webereien und Druckereien, sowie den Türkischroth-Färbereien, welche hauptsächlich von Nord-Amerika abhängen, läßt sich nichts Neues mittheilen. Die Schlacht bei Corinth ist durch ein Steigen der Baumwollen-Preise in Liverpool beantwortet worden. Im Kolonialwaarenhandel fanden nur Umsätze für den Konsum statt. Die Geldnachfrage war im Monat April bei den hiesigen Bankiers eine sehr große und wird dieselbe mit der Leipziger Messe — auch wohl mit der Russischen Anleihe — in Verbindung gebracht.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Ober-Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift
für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.
Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 23. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 6. Juni 1862.

Handel und Schifffahrt Großbritanniens im Jahre 1861.

III.

Soweit die offiziellen statistischen Nachweise über Import und Export der verschiedenen Produkte, welche für Großbritannien interessiren, noch nicht in den früheren Artikeln enthalten sind, lassen wir dieselben für die letzten drei Jahre hier folgen:

a. Import.

		Einfuhr 1859	Einfuhr 1860	Einfuhr 1861
Lebendes Schlachtvieh:				
Ochsen	Zahl	63,294	77,010	81,194
Kälber	„	22,383	27,559	25,902
Schafe und Lämmer	„	250,580	320,219	312,923
Schweine	„	11,084	24,452	30,308
Pottasche	Ctr.	155,663	141,087	129,043
Lohe	„	400,820	418,069	237,611
Knochen	Tonnen	84,820	62,321	66,509
Schwefel	Ctr.	1,164,099	1,007,503	865,646
Borsten	Pfd.	2,495,932	2,534,217	2,036,880
Kautschuck	Ctr.	21,311	43,039	57,834
Hausuhren	Stückzahl	276,949	343,362	270,295
Taschenuhren	„	100,975	154,000	170,651
Farben u. Farbenstoffe:				
Cochenille	Ctr.	27,098	22,486	30,013
Indigo	„	63,237	77,321	83,109
Farbelack	„	6,815	7,634	11,943
Farbholz	Tonnen	27,534	26,936	25,037
Farbwurzeln	Ctr.	355,562	283,295	299,899
Garancine	„	41,496	38,344	28,596
Sumac	Tonnen	14,044	13,993	19,526
Terra Japonica ...	„	9,247	9,554	2,742
Catechu	„	4,515	2,164	965
Valonia	„	27,579	18,856	19,950
Elephantenzähne ...	Ctr.	10,079	10,523	10,886
Citronen u. Orangen	Büschel	1,103,296	1,154,410	1,295,335
Guano	Tonnen	84,122	141,435	178,423
Ziegenhaare u. Wolle	Pfd.	2,501,834	2,821,480	3,334,748
desgl. nicht fertige Manufakten	Pfd. St.	261,579	472,245	363,941
Häute, ungegerbte, trockene:				
Von Brit. Ostindien	Ctr.	187,084	170,196	202,614
„ andern Ländern	„	63,212	66,727	73,374
Total	„	250,296	236,923	275,988
desgl. nasse:				
von Buenos-Ayres	Ctr.	301,937	270,375	230,263
„ Brasilien	„	65,114	99,976	100,537
„ Australien ...	„	136,308	118,465	105,835
„ andern Ländern	„	108,032	122,589	117,287
Total	„	611,391	611,405	553,922
Häute, gegerbte, mit Ausnahme russischer	Pfd.	4,962,192	4,707,272	5,156,532
Leder-Manufakte:				
Stiefel und Schuhe	Paar	169,953	387,105	420,261
Vorschuh	„	543,341	476,021	436,188
Handschuhe	„	4,590,261	5,318,397	6,126,360
Oel:				
Wallfischthran 2c. ..	Tonnen	20,606	17,029	19,176
Palm-Oel	Ctr.	685,794	804,326	740,332
Kokosnuß-Oel	„	184,758	194,309	274,992
Oliven-Oel	Tonnen	19,786	20,859	17,324
Rüb-Oel	„	10,617	12,995	8,874
Oelkuchen	„	95,208	108,826	113,725
Provisionen:				
Speck und Schinken	Ctr.	107,251	326,106	515,953
Rindfleisch, gesalzen	„	219,540	261,259	141,683
Schweinefleisch, „	„	163,322	173,009	125,313
Butter	„	425,663	840,112	993,657
Käse	„	406,547	583,283	706,395
Eier	Stck.	148,631,000	167,695,400	203,313,360
Fett	Ctr.	93,597	198,030	324,691
Quecksilber	Pfd.	3,160,368	2,966,588	1,915,909
Reis	Ctr.	1,450,092	1,535,575	3,305,632
Salpeter	„	{445,237	329,206	313,919
		{519,722	745,559	512,744
Kleesaamen	„	138,100	264,902	198,120
Leinsamen:				
von Rußland, dem Norden	Quarter	272,042	321,213	224,256

		Einfuhr 1859	1860	1861
von Rußland, dem Süden	Quarter	393,345	335,284	289,248
von Brit. Ostindien	„	526,566	565,710	544,256
„ andern Ländern	„	78,958	108,416	102,510
Total	„	1,270,911	1,330,623	1,160,270
Rapps	„	412,174	269,403	249,635
Gewürze:				
Cassia Lignea	Pfd.	989,729	580,560	283,869
Zimmet	„	726,828	782,486	760,740
Nelken	„	727,519	981,308	595,543
Ginger	Ctr.	17,751	24,704	19,314
Muskatnüsse	Pfd.	451,561	532,108	565,213
Piment	Ctr.	16,082	21,127	30,453
Talg:				
von Rußland	Ctr.	789,040	1,082,663	673,993
„ Australien	„	14,257	12,005	66,621
„ Südamerika	„	184,557	146,961	238,108
„ andern Ländern	„	86,482	188,479	330,852
Total	„	1,074,336	1,430,108	1,309,574
Theer	Lasten	13,106	13,609	14,406
Terpentin	Ctr.	256,663	185,474	112,312
Hefe, trockene	„	78,606	48,652	92,199
Korinthen	„	482,196	641,620	626,763
Rosinen	„	303,545	284,577	283,256
Hopfen	„	1,970	4,298	99,714
Mahagoni	Tonnen	—	34,534	53,106
Pfeffer	Pfd.	4,243,648	3,749,643	3,813,456
Spirituosen:				
Rum	Gallonen	3,575,680	3,729,471	3,452,576
Branntwein	„	1,307,189	1,488,285	1,600,304
Genever	„	28,950	261,262	101,017
Tabak:				
gerippter	Pfd.	21,922,620	28,709,874	12,096,818
in Blättern	„	26,683,959	25,226,597	38,647,145
verfertigter und Schnupftabak	„	2,064,686	2,727,255	2,110,429
Wein:				
Von Brit. Besitzungen in Südafrika	Gallonen	786,621	678,937	126,950
von and. Brit. Besitz.	„	3,135	1,004	8,961
„ Holland	„	194,203	373,242	381,579
„ Frankreich	„	1,010,888	2,445,151	2,187,521
„ Portugal	„	1,797,854	2,535,760	2,681,455
„ Madeira	„	47,957	60,868	78,916
„ Spanien	„	3,629,325	5,325,948	4,636,100
„ Canarien	„	13,820	16,191	16,826
„ Neapel u. Sicilien	„	251,697	253,444	332,248
„ andern Ländern	„	460,013	784,456	601,880
Total	„	8,195,513	12,475,001	11,052,436

Verzollt wurden zum inneren Verbrauch im Verlaufe des Jahres 1861 .... Gallonen 10,787,171
und zwar in Rothwein .... „ 5,110,210
in weißem Wein .... „ 5,676,961

b. Export.

Die Ausfuhr eigener Erzeugnisse und Fabrikate, sowie die Wiederausfuhr von fremden und Kolonial-Artikeln und Manufakten u. s. w. aus dem vereinigten Königreiche betrug in den letzten drei Jahren nach den vorliegenden Notizen des Handels-Amtes:

		1859	1860	1861
Cochenille	Ctr.	17,395	16,775	15,099
Indigo	„	57,522	59,366	67,435
Farbelack	„	3,614	4,066	3,508
Farbeholz	Tonn.	3,733	2,189	3,847
Terra Japonica	„	324	699	1,578
Cutch	„	765	1,048	973
Korinthen	Ctr.	117,848	97,365	63,991
Rosinen	„	76,377	91,596	41,848
Guano	Tonn.	28,381	20,459	12,371
Häute, ungegerbt	Ctr.	144,455	141,169	198,598
„ „	„	102,814	110,402	88,141
Hopfen	„	312	1,935	4,642
Handschuhe	Paar	358,494	230,845	66,408
Palm-Oel	Ctr.	156,475	184,211	175,070
Kokosnuß-Oel	„	134,748	141,459	218,654
Oliven-Oel	Tonn.	1,534	1,406	1,342
Quecksilber	Pfd.	2,835,936	2,364,566	1,317,039
Reis	Ctr.	1,155,075	1,173,090	1,722,067
Salpeter	„	100,547	28,825	18,629
Leinsamen	Quarter	107,952	123,824	97,288
Rappsamen	„	170,534	113,448	76,821
Spiritus:				
Rum	Gall.	1,926,594	2,428,882	2,337,493
Branntwein	„	1,054,188	608,100	534,707
Genever	„	88,045	116,240	104,587
nicht gemischter	„	533,377	677,179	151,288
gemischter	„	1,125,018	701,401	1,127,780
Gewürze:				
Cassia Lignea	Pfd.	867,799	619,857	636,458
Zimmet	„	703,678	691,816	755,911
Nelken	„	893,249	709,854	306,057
Ginger	Ctr.	10,104	6,263	7,155
Muskatnüsse	Pfd.	221,103	64,237	170,470
Pfeffer	„	6,651,824	9,131,827	8,065,954
Piment	Ctr.	20,104	24,043	25,455
Tabak:				
gerippter	Pfd.	125,730	221,787	158,164
in Blättern	„	11,045,654	8,149,517	7,396,054
verfertigter und Schnupftabak	„	1,509,319	1,482,581	1,292,081
Talg	Ctr.	6,783	9,127	157,650
Wein:				
rother	Gall.	701,131	794,074	754,543
weißer	„	1,412,000	1,437,055	1,115,607
gemischter	„	17,607	44,177	53,305
Total	Gall.	2,132,738	2,275,306	1,923,455
Kohlen:				
nach Rußland	Tonn.	347,414	356,496	406,617
„ Dänemark	„	462,620	418,356	558,457
„ Preußen	„	393,962	399,175	453,364
„ den Hansestädten	„	528,916	539,468	586,605
„ Holland	„	298,263	315,931	268,925
„ Frankreich	„	1,391,009	1,352,062	1,452 933
„ Spanien u. d. Kanarischen Inseln	„	430,888	452,479	496,933
„ der Türkei	„	218,574	196,504	173,975

		1859	1860	1861
nach Amerika	Tonn.	204,516	309,869	371,705
„ andern Ländern	„	2,730,787	2,981,492	3,082,218
Total	Tonn.	7,006,949	7,321,832	7,851,234
Bücher, gedruckte	Ctr.	33,543	35,128	30,789
Butter	„	159,768	125,352	101,407
Stearinlichte	Pfd.	3,861,209	4,953,979	5,722,838
Käse	Ctr.	34,428	28,700	31,663
Bier:				
nach Amerika	Barrels	23,216	21,905	7,414
„ Ostindien	„	259,498	200,711	93,454
„ Australien	„	178,292	136,567	142,801
„ andern Ländern	„	153,130	175,644	138,388
Total	Barrels	614,136	534,827	382,057
Kleidungsstücke:				
nach Afrika	Pfd. St.	185,147	192,923	177,174
„ Australien	„	1,249,836	1,188,995	1,204,691
„ anderen Ländern	„	748,348	774,560	771,706
Total	Pfd. St.	2,183,331	2,156,478	2,153,571
Porzellan und Erdengeschirr:				
nach Amerika	Pfd. St.	598,045	654,288	216,858
„ Brasilien	„	57,092	59,662	84,668
„ Britisch Nordamerika	„	61,965	84,573	85,416
„ „ Ostindien	„	82,046	72,245	86,733
„ Australien	„	84,245	77,411	88,717
„ anderen Ländern	„	490,468	502,470	508,272
Total	Pfd. St.	1,313,831	1,450,644	1,070,659
Heringe:				
nach Preußen	Pfd. St.	165,793	223,866	243,777
„ Hannover	„	76,692	106,594	186,599
„ anderen Ländern	„	120,713	144,345	164,017
Total	Pfd. St.	363,198	474,805	514,393
Desgl. verschiedene Sorten	„	95,814	101,927	134,173
Glas:				
Flintglas	Pfd. St.	178,220	222,380	219,874
Fensterglas	„	39,795	44,063	47,440
Flaschen	„	327,359	324,189	274,860
Spiegelglas	„	61,181	62,566	47,633
Eisen- und Stahlwaaren:				
nach Rußland	„	118,781	115,484	128,784
„ den Hansestädten	„	213,581	202,284	198,005
„ Frankreich	„	95,479	118,265	200,665
„ Amerika	„	1,179,039	1,054,908	651,416
„ Cuba	„	103,511	71,802	55,256
„ Brasilien	„	155,828	124,251	148,345
„ Britisch Nordamerika	„	147,829	167,858	159,451
„ „ Afrika	„	106,311	128,549	117,656
„ „ Ostindien	„	269,950	214,058	217,978
„ Australien	„	1,418,946	1,573,150	1,547,704
Total	Pfd. St.	3,809,255	3,770,609	3,425,260
Leder:				
gegerbtes	Pfd. St.	351,413	403,286	362,179
verarbeitetes	„	1,362,148	1,406,984	1,528,028
Sattelzeug und Pferdegeschirr:				
nach Britisch Ostindien	„	38,489	40,480	26,348
„ Australien	„	131,473	146,116	142,201
„ anderen Ländern	„	125,501	181,498	138,537
Total	Pfd. St.	295,463	316,094	307,086

		1859	1860	1861
Dampfmaschinen:				
nach Rußland	Pfd. St.	234,556	285,097	195,511
„ Spanien	„	91,040	161,108	232,234
„ Britisch Ostindien	„	218,363	262,317	369,620
„ Australien	„	88,223	117,176	102,557
„ anderen Ländern	„	341,158	462,135	343,545
Total	Pfd. St.	973,340	1,238,333	1,243,467
Maschinen aller Art:				
nach Rußland	Pfd. St.	751,436	461,167	456,889
„ den Hansestädten	„	165,228	173,870	159,142
„ Holland	„	60,584	102,088	236,459
„ Belgien	„	57,171	113,137	133,338
„ Frankreich	„	195,428	158,018	349,047
„ Spanien	„	178,887	147,293	171,150
„ Ostindien	„	411,603	380,122	426,172
„ Australien	„	109,581	111,144	123,696
„ anderen Ländern	„	828,043	952,649	920,328
Total	Pfd. St.	2,757,961	2,599,488	2,976,221
Leinsamen:				
nach den Hansestädten	Pfd. St.	119,122	112,031	96,780
„ Holland	„	94,754	160,869	140,717
„ Frankreich	„	163,698	342,021	317,879
„ Amerika	„	130,173	74,775	1,680
„ anderen Ländern	„	421,095	441,661	507,325
Total	Pfd. St.	928,842	1,131,357	1,064,581
Farbwaaren aller Art	„	460,746	475,148	470,620
Pickels und Saucen	„	341,438	240,396	246,213
plattirte Waaren, Uhren 2c.	„	495,014	564,160	448,458
Salz:				
nach Rußland	„	33,788	40,061	41,878
„ Amerika	„	89,733	119,993	78,766
„ Britisch Nordamerika	„	31,655	34,528	35,524
„ „ Ostindien	„	16,218	72,238	102,827
„ anderen Ländern	„	82,528	91,342	111,173
Total	Pfd. St.	253,922	358,162	370,168
Seife	„	225,592	249,538	230,162
Soda	„	1,023,222	965,348	603,440
Spiritus, Britischer:				
nach Frankreich	„	63,336	49,610	216,228
„ Portugal	„	19,303	47,484	101,906
„ Amerika	„	67,472	66,822	17,252
„ Australien	„	98,733	45,049	50,382
„ anderen Ländern	„	58,814	78,353	98,490
Total	Pfd. St.	307,658	286,818	484,258
Papier und Schreibmaterialien:				
nach Ostindien	Pfd. St.	175,179	132,374	125,788
„ Australien	„	303,758	287,971	219,817
„ anderen Ländern	„	357,742	339,046	303,261
Total	Pfd. St.	836,679	759,391	648,866
Jute, nicht angefertigt	„	—	—	117,279
„ angefertigt	„	—	—	9,798
„ Garn	„	—	—	84,942
Tauwerk	„	190,689	81,705	167,511
Nähgarn	„	664,845	741,352	574,704
Kurzewaaren	„	382,268	397,517	395,266

Die Gesammt-Ausfuhr im Laufe des Jahres 1861 betrug in den Monaten

Januar	8,344,701	Pfd. St.
Februar	8,373,718	»
März	10,950,830	»
April	11,206,070	»
Mai	10,905,213	»
Juni	10,362,893	»
Juli	10,094,260	»
August	12,337,441	»
September	11,220,206	»
Oktober	11,684,910	»
November	9,874,762	»
Dezember	9,760,129	»
Total	125,115,133	Pfd. St.

Schifffahrt und Schiffbau.

Das Rhederei-Geschäft hat im Jahre 1861 ziemlich zufriedenstellende Resultate geliefert und kann als das zweite Jahr einer mäßig gewinnbringenden Epoche bezeichnet werden, die mit dem Jahre 1860 begann. Die Fluktuationen der Frachtsätze im Allgemeinen sind vielfältig und heftig gewesen, doch da der Begehr nach Schiffsraum dessen Vorrath übertraf, so waren die meisten Veränderungen zu Gunsten der Rheder. Nach der Tonnengröße gerechnet belief sich die Schifffahrt des vereinigten Königreichs, ausschließlich der Küstenfahrt und der Schiffe in Ballast auf

	1859	1860	1861
	Tonnen	Tonnen	Tonnen
einkommend	9,089,550	10,055,287	10,604,569
ausgehend	10,242,624	10,784,536	11,318,093
Zusammen Tonnen:	19,332,174	20,839,823	21,922,662

also eine Zunahme von beinahe 5 pCt. gegen 1860,
und 12 » » 1859.

In Uebereinstimmung mit diesem Zuwachs in der Tonnenzahl zeigt die Handelsstatistik eine Zunahme im Werthe der Einfuhren, welche in den Jahren

1859	1860	1861
Pfd. St.	Pfd. St.	Pfd. St.
122,538,694	144,887,078	154,712,706

Werth erreichten und mit Ausnahme von Baumwolle hauptsächlich aus schweren Rohprodukten, wie Getreide, Reis, Zucker, Tabak, Wolle, Holz und Guano bestanden.

Der Werth der Ausfuhren hingegen zeigt einen wesentlichen Ausfall gegen 1860, nämlich in

1859	1860	1861
Pfd. St.	Pfd. St.	Pfd. St.
130,411,529	135,891,227	125,115,133,

was hauptsächlich den Verhältnissen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika beizumessen ist, denn dorthin sind von Britischen Manufakten statt circa 22 Millionen Pfd. St. durchschnittlichen Werthes früherer Jahre nur circa 8½ Millionen Pfd. St. in 1861 ausgeführt worden. Eine Zunahme in der Ausfuhr von Kohlen verringert dieses Defizit wieder etwas.

Wenn von Preußischen Schiffen mit Ladungen in den verschiedenen Häfen des vereinigten Königreichs einklarirten:

in dem Jahre 1859	1536 Schiffe,	375,915	Tonnen Gehalt,
» » » 1860	1795 »	425,436	» »
» » » 1861	1488 »	373,562	» »

und mit Ladungen wieder ausklarirten:

1859	1527 Schiffe,	358,556	Tonnen Gehalt,
1860	1595 »	350,088	» »
1861	1655 »	375,055	» »

also eine kleine Abnahme in den Einklarirungen und eine kleine Zunahme in den Ausklarirungen stattfand, so ist dieses dem Umstande beizumessen, daß Frankreich bedeutenden Begehr nach fremdem Getreide entwickelte und die Preußischen Schiffe diesen Artikel nicht allein von der Ostsee, sondern auch von Amerika, der Donau und dem Schwarzen Meere dahin brachten und so den Frachten einen wesentlichen Aufschwung gewährten. Die Holzfrachten von Preußen nach England haben im vorigen Jahre wenig variirt und betrugen von Danzig nach London 17 bis 18 Sh. per Load; Getreidefrachten von 3 Sh. 6 Pce. bis 5 Sh. per Quarter. Bei dem Getreidetransport von New-York nach England haben sich viele der größeren Preußischen Schiffe betheiligt und hin und wieder drei Reisen im Jahre gemacht; die Durchschnittsfracht betrug 7 Sh. 6 Pce. per Quarter. Von der Donau waren die Raten ziemlich stichhaltig zu circa 11 Sh. per Quarter; von Odessa bis 55 Sh. per Tonne Talg, mit 10 Sh. mehr von Azow. Zu bemerken ist, daß Holzfrachten von Britisch Nordamerika, dem Weißen Meere und auch der Ostsee dadurch gedrückt wurden, daß die Nordamerikanischen Schiffe, welche vom Baumwollentransport ausgeschlossen bleiben mußten und andererseits auch den vermutheten Kaperschiffen der Südstaaten aus dem Wege gehen wollten, mit in Konkurrenz traten.

Nach Ostindien, China und Australien waren die Durchschnittsfrachten in 1861 niedriger als in 1860 und 1859; dagegen sind die Rückfrachten von dort nach England im Steigen geblieben und haben sich im Gesammt als lohnend erwiesen.

Für 1862 sind die Aussichten für Frachten auf Getreide und Holz weniger günstig, denn die Vorräthe von beiden Artikeln sind in England sehr bedeutend. Besser sind die Aussichten für den Handel mit Ostindien, China und Australien, da die dortigen Produkte nicht übermäßig vorräthig sind und gute Preise behaupten; es steht mithin ein verhältnißmäßig zunehmender Begehr nach Englischen Natur- und Kunsterzeugnissen zu erwarten.

In Betreff des Schifffahrtsverkehrs des vereinigten Königreichs giebt nachstehende, den amtlichen Nachweisen entlehnte übersichtliche Darstellung die Gesammtresultate der vergangenen drei Jahre:

I. Anzahl und Tonnengehalt der in der auswärtigen Fahrt beschäftigten Schiffe ihrer Nationalität.

a. Eingegangen:

Flagge.	1859 Schiffe.	1859 Tonnen.	1860 Schiffe.	1860 Tonnen.	1861 Schiffe.	1861 Tonnen.
Vereinigtes Königreich und Kolonien	19,909	5,388,953	20,104	5,762,464	21,060	6,304,099
Rußland	346	103,362	435	125,612	407	125,285
Schweden	912	151,351	1,119	181,775	945	155,774
Norwegen	2,564	578,078	2,862	637,730	2,917	634,435
Dänemark	2,771	276,519	2,957	291,753	2,321	225,687
Preußen	1,536	375,915	1,795	425,436	1,488	373,562
Mecklenburg und Oldenburg	726	147,341	722	144,088	630	128,989
Hannover	804	74,695	970	81,196	778	67,927
Hansestädte	537	200,888	580	212,006	561	238,964
Holland	1,443	182,050	1.501	185,098	1,250	153,624
Belgien	179	43,238	257	54,166	296	61,218
Frankreich	2,334	192,113	2,187	186,524	1,686	135,906
Spanien	271	72,607	244	67,048	293	79,005
Portugal	128	20,706	147	33,638	143	26,527
Sardinien	186	44,357	326	81,965	249	63,284
Sicilien	119	26,769	167	36,949	124	26,661
Oesterreich	286	96,865	467	152,058	357	114,744
Griechenland	74	18,978	59	16,125	67	17,445
Andere Europäische Länder	34	10,304	38	12,280	66	17,069
Amerika	1,115	1,077,948	1,417	1,361,021	1,932	1,647,076
Amer. Afrika	24	6,513	20	6,355	19	7,288

b. Ausgegangen:

Flagge.	1859 Schiffe.	1859 Tonnen.	1860 Schiffe.	1860 Tonnen.	1861 Schiffe.	1861 Tonnen.
Vereinigtes Königreich und Kolonien	23,701	6,224,318	23,713	6,359,103	26,454	6,841,031
Rußland	366	109,513	396	116,991	413	122,957
Schweden	946	158,337	1,163	185,192	1,041	167,927
Norwegen	1,782	343,644	1,746	311,344	1,903	312,064
Dänemark	3,161	313,432	3,362	327,517	3,285	322,762
Preußen	1,527	358,556	1,595	350,088	1,655	375,055
Mecklenburg und Oldenburg	915	163,693	905	160,222	970	174,161
Hannover	1,783	144,132	1,666	134,919	1,687	134,596
Hansestädte	892	301,636	867	290,788	895	306,375
Holland	1,766	247,573	1,756	260,050	1,682	221,215
Belgien	258	56,966	262	59,102	250	56,479
Frankreich	3,612	394,025	4,068	430,440	5,135	495,755
Spanien	242	70,119	221	61,383	264	83,552
Portugal	135	23,562	143	31,021	134	23,387
Sardinien	225	56,194	349	93,874	298	78,163
Sicilien	179	39,432	204	45,427	203	42,781
Oesterreich	319	107,666	501	163,091	435	141,340
Griechenland	71	17,725	54	14,231	94	24,050
Andere Europäische Länder	43	12,004	44	15,684	68	17,850
Amerika	1,158	1,091,080	1,456	1,367,988	1,580	1,369,237
Amer. Afrika	26	8,417	19	6,081	23	7,356

II. Anzahl und Tonnengehalt der im Küsten- und Zwischenhandel Großbritanniens und Irlands verwendeten Schiffe während der Jahre:

a. Eingegangen:

	1859 Schiffe.	1859 Tonnen.	1860 Schiffe.	1860 Tonnen.	1861 Schiffe.	1861 Tonnen.
Zwischen Großbritannien und Irland:						
Britische	33,165	5,366,349	34,536	5,558,656	35,046	5,838,264
Fremde	91	12,750	157	19,780	98	16,797
Andere Küstenfahrer:						
Britische	118,617	11,094,214	118,580	11,342,532	116,522	11,423,515
Fremde	355	58,804	509	82,443	427	76,659
Total: Britische	151,782	16,460,563	153,116	16,901,188	151,568	17,261,779
Fremde	446	71,554	666	102,223	525	93,456
Total	152,228	16,532,117	153,782	17,003,411	152,093	17,355,235

b. Ausgegangen.

	1859 Schiffe.	1859 Tonnen.	1860 Schiffe.	1860 Tonnen.	1861 Schiffe.	1861 Tonnen.
Zwischen Großbritannien und Irland:						
Britische	32,528	5,279,306	34,211	5,489,339	34,766	5,692,432
Fremde	114	17,840	176	22,877	93	15,138
Andere Küstenfahrer:						
Britische	122,304	11,164,483	122,564	11,425,004	121,456	11,626,135
Fremde	292	47,842	468	77,179	315	54,893
Total: Britische	154,832	16,443,789	156,775	16,914,343	156,222	17,318,567
Fremde	406	65,682	644	100,056	408	70,031
Total	155,238	16,509,471	157,419	17,014,399	156,630	17,388,598

III. Anzahl und Tonnengehalt der mit Ladung ein- und ausgegangenen Schiffe unter Angabe des Landes, von dem sie kamen und wohin sie gingen in den Jahren:

Eingegangen:	1860. Schiffe.	1860. Tonnen.	1861. Schiffe.	1861. Tonnen.
Von Britischen Besitzungen in Nord-Amerika	2,182	1,083,748	2,432	1,313,280
„ Ostindien	899	616,110	1,043	750,381
„ Australien	153	124,833	142	113,544
„ Westindien	583	166,267	596	179,184
„ anderen Ländern	2,058	354,142	2,368	395,234
Von Rußland	3,901	1,052,210	3,125	797,154
„ Schweden	2,345	422,766	2,049	386,470
„ Norwegen	1,631	274,459	1,875	294,384
„ Dänemark	1,834	201,517	1,584	181,947
„ Preußen	3,341	606,334	2,653	527,165
„ Hannover	289	34,205	271	30,421
„ den Hansestädten	1,273	385,121	1,230	390,950
„ Holland	2,424	465,309	2,161	444,001
„ Belgien	1,415	232,936	1,323	228,418
„ Frankreich	5,881	737,159	5,100	654,424
„ Spanien	1,014	165,726	1,305	215,014
„ Portugal	922	158,091	985	163,388
„ Sardinien	101	31,497	115	45,163
„ beiden Sicilien	396	67,473	416	71,140
„ Oesterreich	142	48,224	176	67,869
„ Türkei	825	212,373	786	208,815
„ and. Europ. Staaten	537	92,293	509	95,268
„ Egypten	320	163,467	454	195,980
„ Amerika	1,931	1,724,801	2,520	1,983,384
„ Mexiko	562	199,117	780	278,478
„ Brasilien	256	85,917	299	85,931
„ Peru und Chili	328	165,898	357	203,909
„ anderen Staaten in Amerika, Asien und Afrika	831	283,284	935	307,273
Total	38,374	10,055,287	37,589	10,604,559

Ausgegangen:

	1860. Schiffe.	1860. Tonnen.	1861. Schiffe.	1861. Tonnen.
Nach Britischen Besitzungen in Nord-Amerika	939	435,860	1,066	520,218
„ Ostindien	1,107	762,901	987	787,075
„ Australien	385	306,844	412	333,880
„ Westindien	479	139,525	580	175,722
„ den übrigen Besitzungen	2,583	599,856	2,660	564,987
Nach Rußland	2,098	476,437	2,070	489,414
„ Schweden	1,370	201,166	1,429	219,222
Nach Norwegen	1,124	152,411	1,216	157,052
„ Dänemark	3,335	351,868	3,828	441,027
„ Preußen	2,403	411,454	2,536	489,120
„ Hannover	1,095	105,502	1,127	113,162
„ den Hansestädten	2,772	645,153	2,838	686,346
„ Holland	2,880	557,288	2,927	566,454
„ Belgien	1,311	227,813	1,397	226,632
„ Frankreich	9,876	1,325,989	12,636	1,593,889
„ Spanien	2,160	426,831	2,300	491,998
„ Portugal	829	170,442	897	178,976
„ Sardinien	610	182,520	655	243,921
„ beiden Sicilien	553	113,810	524	108,711
„ Oesterreich	356	114,611	307	105,583
„ der Türkei	656	195,725	569	172,976
„ and. Europ. Staaten	880	143,380	1,036	163,553
„ Egypten	411	181,966	377	169,133
„ Amerika	1,794	1,626,388	1,410	1,339,882
„ Mexiko	689	249,936	889	319,465
„ Brasilien	580	224,354	567	209,552
„ Peru und Chili	225	96,226	252	120,479
„ anderen Staaten in Amerika, Asien und Afrika	990	358,290	977	329,657
Total	44,490	10,784,536	48,469	11,318,093

Die Zahl der in Britische Häfen eingelaufenen Preußischen Schiffe, beladen, in Ballast und Schutz suchend betrug im Jahre 1861 2323 Schiffe und zwar den einzelnen Häfen nach

Eingelaufen in:	beladene Fahrzeuge. 1861	beladene Fahrzeuge. 1860	desgleichen in Ballast. 1861	desgleichen in Ballast. 1860	Schutz suchend. 1861	Schutz suchend. 1860	Total. 1861	Total. 1860
London	330	436	—	—	—	—	330	436
Liverpool	83	102	—	—	—	—	83	102
Leith	86	95	—	—	—	—	86	95
Aberdeen	11	18	—	—	—	—	11	18
Arbroath	4	4	—	—	—	—	4	4
Belfast	23	21	—	—	—	—	23	21
Berwick	2	1	—	—	—	—	2	1
Bristol	20	27	—	—	—	—	20	27
Cowes	—	2	—	—	—	—	—	2
Cork	22	16	—	—	—	—	22	16
Cardiff	17	12	58	71	—	—	75	83
Dartmouth	6	1	—	1	—	—	6	2

Eingelaufen in:	beladene Fahrzeuge. 1861	1860	desgleichen in Ballast. 1861	1860	Schutz suchend. 1861	1860	Total. 1861	1860
Dover	6	11	—	1	—	—	6	12
Dublin	52	39	—	—	—	—	52	39
Drogheda	2	5	—	—	—	—	2	5
Dundalk	10	6	—	—	—	—	10	6
Dundee	23	41	—	—	—	—	23	41
Falmouth	—	3	—	—	107	—	107	3
Fleetwood	—	1	—	—	—	—	—	1
Glasgow	9	4	—	—	—	—	9	4
Gloucester	27	23	—	—	—	—	27	23
Goole	3	7	—	—	—	—	3	7
Guernsey	7	5	—	—	—	—	7	5
Grimsby	76	73	—	—	—	—	76	73
Grangemouth	44	58	14	12	—	—	58	70
Harwich	4	3	—	—	—	—	4	3
Hartlepool	87	114	66	23	—	—	153	137
Hull	105	178	—	1	—	—	105	179
Jersey	6	5	—	—	—	—	6	5
Limerick	11	3	—	—	—	—	11	3
Lowestoft	7	15	—	—	—	—	7	15
Londonderry	12	20	—	—	—	—	12	20
Lynn	5	5	—	—	—	—	5	5
Middlesbro	26	4	—	11	—	—	26	15
Milford	6	4	—	—	—	—	6	4
Montrose	8	5	—	—	—	—	8	5
Newport	14	16	6	6	—	—	20	22
Newcastle	289	158	122	263	—	—	411	421
Perth	6	2	—	—	—	—	6	2
Peterhead	5	2	—	—	—	—	5	2
Plymouth	8	14	—	—	—	—	8	14
Portsmouth	15	14	—	—	—	—	15	14
Shoreham	5	4	—	—	—	—	5	4
Sherneß	6	14	—	—	—	—	6	14
Scilly	—	5	—	1	—	—	—	6
Shields	8	6	27	22	—	—	85	28
Southampton	5	12	—	—	—	—	5	12
Swansea	12	13	—	—	—	—	12	13
Stockton	19	17	—	—	—	—	19	17
Sunderland	130	77	240	192	—	—	370	269
Waterford, Wick, Weymouth und Yarmouth	18	16	3	12	—	—	21	28
Im Ganzen	1680	1737	536	616	107	—	2323	2353

Was nun die Gesammtbetheiligung Preußischer Schiffe an der Schifffahrt zwischen England und nicht Preußischen Häfen betrifft, so ergiebt sich dieselbe aus nachstehender Liste, die aus den in den Königlichen Konsulaten und Vice-Konsulaten geführten Verzeichnissen zusammengestellt ist.

Namen von	Liefen ein in:	Zahl der Schiffe.	Lasten.
Rußland	London	25	5176
	Liverpool	4	574
	Aberdeen	3	165
	Belfast	1	139
	Bristol	2	415
	Cardiff	1	212
	Cork	6	1381
	Dartmouth	1	192
	Dublin	3	448
	Dundalk	5	612
	Dundee	2	331
	Glasgow	2	297
	Gloucester	4	1267
	Grangemouth	1	147
	Guernsey	2	259
	Hartlepool	3	546
	Hull	12	2348
	Limerick	2	441
	Lowestoft	1	89
	Londonderry	1	185
	Lynn	2	270
	Newcastle	4	571
	Newport	1	176
	Peterhead	1	64
	Portsmuth	2	273
	Sherneß	1	123
	Sunderland	2	168
	Waterford	5	1266
	Summa	99	18085

Ladung: Getreide, Holz, Talg, Hanf und Tar, Flachs, Oelkuchen ꝛc.

Namen von	Liefen ein in:	Zahl der Schiffe.	Lasten.
Canda	London	4	1210
	Liverpool	1	390
	Cardiff	2	390
	Hartlepool	1	210
	Summa	8	2200

Ladung: Holz.

Namen von	Liefen ein in:	Zahl der Schiffe.	Lasten.
Amerika	London	15	4640
	Liverpool	4	1670
	Bristol	3	690
	Glasgow	4	1340
	Summa	26	8340

Ladung: Holz und Tabak.

Namen von	Liefen ein in:	Zahl der Schiffe.	Lasten.
Egypten	London	6	1240
u. Türkei	Liverpool	8	1690
	Cork	2	490
	Dundee	1	290
	Glasgow	2	480
	Hull	4	1170
	Summa	23	5360

Ladung: Getreide.

Namen von	Liefen ein in:	Zahl der Schiffe.	Lasten.
China und	London	2	527
Brasilien	Liverpool	6	1560
	Hull	2	490
	Summa	10	2577

Ladung: Thee und Kaffee.

Namen von	Liefen ein in:	Zahl der Schiffe.	Lasten.
Westindien	London	8	2113
und	Liverpool	6	1704
Frankreich	Bristol	2	560
	Hull	3	784
	Summa	19	5161

Ladung: Zucker und Wein.

Namen von	Liefen ein in:	Zahl der Schiffe.	Lasten.
Schweden	London	9	1967
und	Liverpool	5	1610
Norwegen	Cardiff	3	940
	Hull	4	1190
	Newcastle	3	720
	Summa	24	6427
Ladung: Getreide und Holz.			
Spanien	London	6	718
und	Liverpool	4	620
Portugal	Glasgow	2	314
	Summa	12	1662
Ladung: Wein ꝛc.			
Oesterreich	London	2	415
	Liverpool	1	210
	Glasgow	2	310
	Summa	5	935
Ladung: Getreide.			
Mecklenb.	London	4	293
und	Liverpool	2	194
Holland	Glasgow	1	84
	Summa	7	571
Ladung: Getreide.			
Italien	London	2	410
	Glasgow	1	210
	Bristol	1	104
	Summa	4	724
Ladung: Früchte.			
Peru	London	1	328
	Liverpool	2	690
	Summa	3	1018
Ladung: Guano.			
Belgien	London	1	222
	Liverpool	1	180
	Summa	2	402
Ladung: Zucker.			
Mexiko,	London	3	690
Cuba ꝛc.	Liverpool	2	470
	Summa	5	1160
	Total	247	54622

Nach dem letzten vom Marine-Ministerium erstatteten Berichte ist der gegenwärtige Bestand der Britischen Kriegs-Marine der nachstehende. Hierbei darf aber nicht außer Acht gelassen werden, daß manches der angeführten Schiffe augenblicklich vielleicht wenig seetüchtig ist. Die Kriegsflotte soll bestehen aus:

185 Schrauben-Dampfern, Kanonenbooten mit je 2 Armstrong-Kanonen;
317 Dampfschiffen, bis zu 22 Geschützen jedes;
29 Schrauben-Dampfern, Korvetten oder Fregatten, je 22 Kanonen;
57 Kriegsschiffen zu 22 bis 50 Geschützen;
10 Fregatten, Segelschiffen zu je 51 Geschützen;
33 Schrauben-Dampfschiffen zu je 50 Geschützen;
22 kleinen Linienschiffen, zu je 60 bis 70 Geschützen;
81 Linienschiffen zu 74 bis 130 Geschützen.

Darunter befinden sich 154 Segelschiffe, alle übrige sind Dampfschiffe.

Die Zahl der im Bau begriffenen und der baulich kriegsbereiten Schiffe wird im Ganzen auf 856 angegeben, wozu noch 150 Schiffe in Hafendienst treten, so daß die Flotte als aus 1000 Schiffen bestehend angegeben wird. Es leuchtet ein, daß hiermit doch nur ein mangelhaftes Bild gegeben ist, weil der erwähnte Bericht nicht bemerkt, wieviel Schiffe als wirklich kriegstüchtig zum Aussegeln fertig sind, und wieviele im Kriegsfalle noch der längeren oder kürzeren Ausrüstungszeit bedürfen. Hier sei noch der Bemerkung Platz gegönnt, daß in Folge der Trent-Angelegenheit und der sich daran knüpfenden Kriegsaussichten die Englische Regierung die Flotten-Reserve aufforderte, sich zum aktiven Dienst zu melden, worauf sich bis zum 1. Januar 1862 eine Zahl von 9287 Mann gemeldet hat, von diesen wurden 8229 Mann einrangirt.

London, im März 1862.

Gesetzgebung.

Bestellung von Postsendungen an Handelsfirmen in Preußen.

Mit Rücksicht auf die Vorschriften des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches und des Einführungsgesetzes vom 24. Juni 1861 dürfen vom 1. Juni d. J. ab Postsendungen, welche an Handelsfirmen adressirt sind, nur an die in die Handelsregister eingetragenen Inhaber derselben bestellt werden.

Ist eine Handelsgesellschaft Inhaberin der Firma, so haben die Postanstalten darauf zu achten, ob selbige eine offene Handelsgesellschaft oder eine Kommanditgesellschaft oder eine Aktiengesellschaft bildet.

Ist die Sendung an eine offene Handelsgesellschaft — Art. 85 des Handelsgesetzbuches — adressirt, so ist zur Empfangnahme derselben ein Jeder der in die Handelsregister eingetragenen Gesellschafter legitimirt, so weit nicht etwa eine Beschränkung der Befugniß einzelner Gesellschafter zur Vertretung der Gesellschaft in die Register eingetragen und bekannt gemacht oder die Bestimmung, daß nur gewisse Gesellschafter oder mehrere derselben gemeinschaftlich die Gesellschaft vertreten sollen, in gleicher Weise getroffen ist;

ist die Sendung an eine Kommanditgesellschaft — Art. 150 — gerichtet, so kann die Bestellung an jeden derjenigen Gesellschafter erfolgen, welche als persönlich-haftende Gesellschafter in die Handelsregister eingetragen sind, sofern nicht etwa eine Beschränkung der Befugniß einzelner dieser Gesellschafter zur Vertretung der Gesellschaft in die Register eingetragen und bekannt gemacht oder die Bestimmung, daß nur

gewisse Gesellschafter oder mehrere derselben gemeinschaftlich die Firma vertreten sollen, in gleicher Weise getroffen ist;

ist die Sendung an eine Aktiengesellschaft — Art. 207 — adressirt, so ist die Bestellung an deren Vorstand — Art. 227 — zu bewirken.

An einen für eine Handelsniederlassung bestellten Prokuristen — Art. 41 — erfolgt die Aushändigung, sobald die Ertheilung der Prokura in die Handelsregister eingetragen und durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht ist, ohne daß es der Einreichung einer Vollmacht oder einer Abschrift der Prokura an die Postanstalt bedarf. Dagegen ist die Aushändigung von Postsendungen an einen Handlungsbevollmächtigten — Art. 47 — nur dann statthaft, wenn für denselben eine den Vorschriften in §. 32 des Reglements vom 21. Dezember 1861 gemäß ausgestellte Vollmacht, welche ihn zur Empfangnahme der darin speziell zu bezeichnenden Postsendungen ermächtigt, bei der Postanstalt niedergelegt worden ist. Die letztere Bestimmung findet auch auf solche Prokuristen Anwendung, welche noch nicht in die Handelsregister eingetragen sind.

Ist für eine aufgelöste Handelsgesellschaft ein Liquidator bestellt und in die Handelsregister eingetragen, so sind die an die aufgelöste Handelsgesellschaft noch eingehenden Postsendungen an den Liquidator zu bestellen. Der Liquidator hat seine Unterschrift, wo solche nöthig ist, in der Weise abzugeben, daß er der bisherigen, nun als Liquidationsfirma zu bezeichnenden Firma seinen Namen beifügt. Der Prokurist hat dagegen in der Weise zu zeichnen, daß er der Firma einen die Prokura andeutenden Zusatz und seinen Namen beifügt.

Bei einer mehreren Personen gemeinschaftlich ertheilten Prokura (Kollektiv-Prokura) hat jeder Prokurist der mit dem genannten Zusatze versehenen Firmazeichnung seinen Namen hinzuzufügen. Ebenso muß, wenn mehrere Liquidatoren ernannt sind, die Unterzeichnung der Liquidationsfirma durch sämmtliche für dieselbe bestellte Liquidatoren stattfinden.

Ist mehreren Gesellschaftern einer offenen oder einer Kommanditgesellschaft die Wahrnehmung der Geschäfte der Gesellschaft gemeinschaftlich übertragen oder liegt mehreren Vorstandsmitgliedern einer Aktiengesellschaft nach deren Statuten die gemeinsame Vertretung der Gesellschaft ob, so unterzeichnen sie ebenfalls gemeinschaftlich für die von ihnen vertretene Gesellschaft. Hinsichtlich der Bestellung von Packet-Adressen, Geldauslieferungsscheinen, Briefen mit baaren Einzahlungen und rekommandirten Sendungen an eine Firma, welche von mehreren Prokuristen, Gesellschaftern, Vorstandsmitgliedern oder Liquidatoren gemeinschaftlich vertreten wird, empfiehlt es sich, möglichst darauf hinzuwirken, daß die Prinzipale der Prokuristen beziehungsweise die sämmtlichen die Gesellschaft vertretenden Gesellschafter, Vorstandsmitglieder oder Liquidatoren eine schriftliche Erklärung bei der Postanstalt niederlegen, wonach die Bestellung an jeden der bestellten Prokuristen beziehungsweise der Gesellschafter ꝛc. oder an Einen derselben erfolgen darf, indem es der Natur der Sache nach nur in seltenen Fällen ausführbar sein wird, die genannten Gegenstände an mehrere Empfangsberechtigte gemeinschaftlich zu behändigen.

Hiernach haben die Postanstalten vom 1. Juni d. J. ab zu verfahren.

Berlin, den 22. Mai 1862.

Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Einfuhr von Pferden und Vieh in Belgien.

(Mon. belge No. 107.)

Es kommt häufig vor, daß die nach den Belgischen Messen und Viehmärkten geschickten Pferde und Vieh nicht verkauft werden, sondern wieder ausgeführt werden müssen.

Eine freie Einfuhr von Pferden und Vieh derlei Art kann in Zukunft unter folgenden Bedingungen stattfinden:

§. 1. Die Einfuhr erfolgt mit Hinterlegung des Einfuhrzolls kraft eines Durchfuhrscheins, auf dessen Rückseite das Signalement jedes Thieres in der für die Pferde durch die Note des amtlichen Tarifs von 1847 vorgeschriebenen Weise anzugeben ist, für anderes Vieh in der gewöhnlichen Art.

§. 2. Diese Urkunde muß die Frist enthalten, welche als erforderlich für die Wiederausfuhr anzusehen ist.

§. 3. Bei der an derselben Zollstelle und innerhalb der eingeräumten Frist erfolgenden Wiederausfuhr wird der hinterlegte Zoll erstattet, sobald auf Grund des Durchfuhrscheins die Identität der Pferde und des Viehs festgestellt ist.

Brüssel, den 14. April 1862.

Der Finanzminister.

Zollverordnungen in Großbritannien.

(Mon. univ. No. 145.)

1) Die Lords des Schatzes haben mittelst Verordnung vom 25. Februar 1862 versuchsweise für die Dauer von 6 Monaten die Einfuhr von Früchten, die in Spirituosen eingemacht sind, zu dem Zollsatze gestattet, welcher auf probehaltige Spirituosen mit 10 Sh. 5 P. per Gallon Anwendung findet, so daß mithin die Früchte in die Quantität des für die Zollerhebung ermittelten Spiritus mit inbegriffen sind. [1])

2)
- a) Leere Heeringstonnen zum Werthe von 1 Pfd. 13 Sh. 4 P.,
- b) Lumpen, in Ballen eingeführt, per Centner,
- c) Oliven per 10 Gallon,
- d) Umbraerde per Tonne

haben nach der Generalordre vom 18. Januar 1862 einen Einfuhrzoll von 1 Penny zu entrichten.

---

[1]) Man vergl. die Pos. 19 des Zolltarifs vom 28. August 1861, H. A. 1860, II. S. 385 flgde.

Abänderung des Waarenverzeichnisses zum Oesterreichischen Zolltarif.

Das Verordnungsblatt für den Dienstbereich des Oesterreichischen Finanzministeriums enthält in Nr. 21 die nachstehenden für sämmtliche Finanz-Landesbehörden mit Ausnahme derjenigen in Dalmatien, gültige Bekanntmachung:

Es sind auch im Jahre 1861 einige Waaren zur Verzollung gelangt, welche weder im allgemeinen Zolltarif noch im alphabetischen Waarenverzeichnisse ausdrücklich genannt, und auch nicht durch eine generelle Benennung bezeichnet erscheinen.

Damit diese Waaren von allen Zollämtern gleichmäßig behandelt werden, findet man zur Ergänzung des alphabetischen Waarenverzeichnisses die im nachfolgenden siebenten Verzeichnisse aufgeführten Ergänzungen und Berichtigungen zur Nachachtung mit dem Beisatze bekannt zu geben, daß deren Wirksamkeit, in so weit sie sich nicht auf bereits kundgemachte Tarifsänderungen und Erläuterungen beziehen, mit dem 1. Juni 1862 einzutreten hat.

Wien, den 6. Mai 1862.

Siebentes Verzeichniß der Berichtigungen und Ergänzungen des alphabetischen Waarenverzeichnisses zum allgemeinen Zolltarife vom 5. Dezember 1853.

Fortlaufende Zahl	Des Waarenverzeichnisses: Seitenzahl	Des Waarenverzeichnisses: Schlagwort	Des Waarenverzeichnisses: Rubrik, in welcher die Berichtigung vorzunehmen	Berichtigung: Anstatt	Berichtigung: Ist zu lesen
1	17	Baryt	Neue Einschaltung zu diesem Schlagworte:		
			Name der Waare	....	Siehe auch das Schlagwort „Witherit" dieses Verzeichnisses.
2	26	Bittererde	Neue Einschaltung zu diesem Schlagworte:		
			a) Name der Waare	....	Bittererde, natürliche, kohlensaure (Magnesit), ein gelblich-weißes, ins grau-gelbe und schwärzliche fallendes, in Kernform, häufiger kugelig nierenförmig oder auch derb vorkommendes Mineral, roh in Stücken.
			b) Tarifsatz	....	32. a) §. 2.
			c) Tarifmäßige Benennung ..	....	„Erden, nicht besonders benannte, weder gemahlen noch geschlemmt (zollfrei)."
			a) Name der Waare	....	Solche Erde gemahlen oder geschlemmt.
			b) Tarifsatz	....	32. d).
			c) Tarifmäßige Benennung ..	....	„Mineralien, nicht besonders benannte, gemahlen oder geschlemmt."
3	125	Kleidungen und Putzwaaren.	Neue Einschaltung nach der 13. Zeile dieses Schlagwortes:		
			a) Name der Waare	....	Kleidungen und Putzwaaren aus Wachsmousselin oder aus Wachstuch, z. B. Taschen, Beutel, Badhauben, Schweißblätter u. dgl., auch mit Futter oder Besatz von gemeinsten, gemeinen, mittelfeinen oder feinen Baumwoll-, Leinen- oder Wollenwaaren oder gemeinen Seidenwaaren.
			b) Tarifsatz	....	57. a).
			c) Tarifmäßige Benennung ..	....	„Kleidungen und Putzwaaren, gemeine."
			a) Name der Waare	....	Solche mit Futter oder Besatz von feinsten Baumwollen-, Leinen-, Wollen- oder feinen Seidenwaaren.
			b) Tarifsatz	....	57. b).
			c) Tarifmäßige Benennung ..	....	„Kleidungen und Putzwaaren, feine."
			a) Name der Waare	....	Kleidungen und Putzwaaren aus Wachstaffet, auch mit Futter oder Besatz von anderen Web- und Wirkwaaren.
			b) Tarifsatz	....	57. b).
			c) Tarifmäßige Benennung ..	....	„Kleidungen und Putzwaaren, feine."

Fortlaufende Zahl.	Des Waarenverzeichnisses			Berichtigung.	
	Seitenzahl.	Schlagwort.	Rubrik, in welcher die Berichtigung vorzunehmen.	Anstatt	Ist zu lesen
4	153	Magnesia	Neue Einschaltung nach diesem Schlagworte: a) Name der Waare	....	Magnesit, s. das Schlagwort Bittererde, natürliche, dieses Verzeichnisses.
5	158 II. Verzeichniß S. 665 R. Bl. Nr. 91 v. J. 1854.	Matten (Decken) aus Baumwurzeln	Neue Einschaltung nach diesem Schlagworte: a) Name der Waare .... b) Tarifsatz .... c) Tarifmäßige Benennung .. a) Name der Waare .... b) Tarifsatz .... c) Tarifmäßige Benennung ..	....	Matten (Hängematten) aus Manillahanf, netzartig, geknüpft, ungebleicht, ungefärbt. 53. c). „Leinenwaaren, gemeinste.“ Solche, gebleicht oder gefärbt. 53. d). „Leinenwaaren, gemeine.“
6	VI. Verzeichniß S. 146 R. Bl. Nr. 26 v. J. 1861.	Papier und Papierwaaren	Neue Einschaltung zu der Anmerkung 2 b) 6. Rubrik ..	....	Nach dem Worte „Asphaltfils“ ist einzuschalten: „und des ungeleimten, geleimten rauhen Packpapiers.“ Am Schlusse des Satzes ist das Zeitwort in der Mehrzahl zu setzen.
7	176 III. Verzeichniß S. 277 R. Bl. Nr. 34 v. J. 1855.	Steinöl, weißes und rothes	Neue Einschaltung nach diesem Schlagworte: a) Name der Waare	....	Ist zuzufügen: Auch Schieferöl, ein durch Destillation bituminöser Schiefer gewonnenes Erdöl.
8	260	Schwererde	Zusatz zu diesem Schlagworte: Name der Waare	....	Als künstlich erzeugtes reines Produkt. Siehe auch das Schlagwort Witherit dieses Verzeichnisses.
9	262	Seide, Garne	Name der Waare	Der zweite und dritte Absatz der Anmerkung, nämlich von: „die rohe filirte Seide u. s. w. bis Spule gewunden werden“, ist zu streichen und statt dieses Absatzes zu setzen:	Aus dieser rohen unfilirten Seide macht man zuerst durch Abwinden auf Spulen und hierauf auf dem Filatorium die rohe filirte Seide. Die rohe filirte Seide erscheint dann im Handel unter den Benennungen: Siegel, Organzin, Trama, Näh-, Stick- und Strickseide. Siegel ist immer einfädig, diese Seidengattung bildet nämlich einen einfachen, aus drei oder fünf Coconsfäden bestehenden Seidenfaden, welcher auf dem Filatorium bearbeitet wurde, d. i. je nach dem Bedürfnisse eine bald schwächere, bald stärkere Drehung erhielt. Diese Drehung (Windung) des Fadens ist zugleich auch das besonders hervortretende Merkmal dieser Gattung filirter Seide, an welchem dieselbe bei einiger Aufmerksamkeit leicht erkennbar wird.

Fortlaufende Zahl.	Des Waarenverzeichnisses			Berichtigung.	
	Seitenzahl.	Schlagwort.	Rubrik, in welcher die Berichtigung vorzunehmen.	Anstatt	Ist zu lesen
10	329	Wachstuch	Neue Einschaltung zur 5. Zeile dieses Schlagwortes: Name der Waare	....	Auch Wachsorganzin und Copirleinwand, d. i. feine mit Harzen und anderen chemischen Verbindungen überzogene Baumwollenstoffe, durchscheinend wie Wachstaffet oder Copirpapier.
11	344	Wismuth, weiß	Neue Einschaltung nach diesem Schlagworte: a) Name der Waare	....	Witherit oder natürlich kohlensaurer Baryt (Schwererde), ein sprödes Mineral, zur Erzeugung reiner kohlensaurer Schwererde und anderer Baryt-Präparate verwendbar, roh in Stücken. Siehe auch das Schlagwort „Schwererde."
			b) Tarifsatz	....	32. a).
			c) Tarifmäßige Benennung ..	....	„Steine, rohe."
			a) Name der Waare	....	Witherit, gemahlen.
			b) Tarifsatz	....	32. d).
			c) Tarifmäßige Benennung ..	....	„Mineralien, nicht besonders benannte, gemahlen."

Einfuhr von Thee nach dem Kaukasus und den transkaukasischen Provinzen in Rußland.

Das „Journal de St. Petersbourg" vom 22. April/4. Mai 1862 veröffentlicht eine Kaiserliche Verordnung folgenden Inhalts:

Auf den Seitens des ehemaligen Finanzministers dem Kaukasischen Komité gemachten Vorschlag und nach Anhörung dieses Komité hat Se. Majestät der Kaiser geruht, die nachfolgenden Anordnungen rücksichtlich der Einfuhr von Kantonthee nach dem Kaukasus und den transkaukasischen Provinzen unter dem 3. März zu treffen:

1) Vom 1. April 1862 an ist die Einfuhr von Kantonthee auf dem See- und Landwege nach dem Kaukasus und den transkaukasischen Provinzen über die Zoll- und Quarantaineämter von Baku, Djebraïl, Nachitschewan, Alexandropol, Alhalt-Sykh, Poti, Sukum-Kalé, über die Quarantaine- und Zollgrenze von Otschemschir und Anapa, über das Zollamt von Yeïsk gestattet. Der Zoll beträgt bei der Einfuhr auf dem Landwege 30 Kop. per Pfund vom schwarzen gewöhnlichen Thee, und 60 Kop. per Pfund vom schwarzen, gelben und grünen Blumenthee; bei der Einfuhr auf dem Seewege 35 Kop. per Pfund vom schwarzen gewöhnlichen Thee und 65 Kop. per Pfund vom Blumenthee, unter der Bedingung, daß die Verpackung des Thee und die Anlegung der Banderollen an die Packete auf den obengenannten Zollämtern und auf dem transkaukasischen Entrepôt bewirkt wird, bis wohin der Thee in den zollamtlich verbleiten Kollis befördert werden muß.

2) Im Kaukasus und in den transkaukasischen Provinzen ist der Theeverkauf erlaubt, unter Beobachtung der Vorschriften in §. 6. des am 30. März 1861 genehmigten Allerhöchsten Reglements für den Handel mit Kantonthee in den westlichen, Baltischen, Weißrussischen, Neurussischen Gouvernements, in der Provinz Bessarabien und im Königreich Polen [1]) mit nachstehenden Abänderungen:

a) Die Strafen wegen Verletzung der Vorschriften dieses Reglements finden nach dem Zollstrafgesetze für den Asiatischen Handel Anwendung.

b) Die Aufsicht über den Theehandel ist im Kaukasus und in den transkaukasischen Provinzen der Stadtpolizei und dem Gemeinderathe (Duma) und an Orten, wo der Letztere nicht besteht, der ihn vertretenden Behörde übertragen. Diese hat zu dem Ende zwei vertrauenswürdige, dem Handelsstande angehörige Personen zu erwählen.

c) Von den Geldstrafen für Verletzung der Regeln über den Theehandel fällt im nördlichen Kaukasus die eine Hälfte dem Departement des auswärtigen Handels zu, und in den transkaukasischen Provinzen wird die Hälfte zu dem unter der oberen Verwaltung des Statthalters des Kaisers stehenden Kapital des Departements für konfiszirte Waaren geschlagen.

3) Der Statthalter des Kaisers im Kaukasus ist befugt, in der Folgezeit nach vorgängiger Verständigung mit dem Finanz-

[1]) H. A. 1861 I. S. 491.

minister solche Veränderungen und Abweichungen in den Vorschriften über den Theehandel eintreten zu lassen, welche durch die örtlichen Verhältnisse unumgänglich erfordert werden.

Errichtung eines Zollamts 1. Klasse in Alexandrowa im Königreich Polen.

Die »Rigasche Handelszeitung« veröffentlicht in Nr. 105 die nachstehende vom 3. April datirte Kaiserliche Verordnung:

1) Im Dorfe Alexandrowa des Königreichs Polen wird bei der im Bau begriffenen Eisenbahn von Warschau nach Bromberg ein neues Zollamt 1. Klasse eingerichtet.

2) Dieses Zollamt erhält das Recht, die Waaren im Laufe von 8 Monaten zu klariren und alle zur Einfuhr gestatteten oder nicht einem besonderen Eingangszollamte zugewiesenen Waaren im Laufe von 2 Monaten in die Niederlagen der Zollämter in Warschau, Moskau und St. Petersburg zu senden.

Eingangsabgabe von Hülsenfrüchten in Spanien.

(Mon. univ. No. 147.)

Die Königin;

Im Hinblick auf die Petition der Junta für Ackerbau, Industrie und Handel zu Sevilla, welche die Aufhebung der Cirkulare und Spezialordres der Generaldirektion des Zollwesens und der Tarife fordert, durch die die Einfuhr von Erbsen, Bohnen und Hülsenfrüchten fremder Provenienz in das Königreich, unter Entrichtung der in Artikel 605 des Tarifs bezeichneten Zollgefälle gestattet wird;

Im Hinblick auf die Schlußfolgerungen des über die fragliche Petition erforderten Berichts;

Im Hinblick auf die sechste Prohibitiv-Bestimmung des in Geltung stehenden Tarifgesetzes, die sich ausschließlich auf Körner, Mehl, Zwieback, Brod und Teig bezieht;

In Erwägung, daß die Gegenstände, auf welche die obenerwähnte Petition sich erstreckt, zu keiner der Klassen dieser letztgedachten Artikel gehören;

In Erwägung, daß, welches immer die Gründe sein mögen, die man anführen könnte, um zu beweisen, daß das Tarifgesetz trockene Gemüse unter die Zahl der dem Einfuhrverbote unterliegenden Nahrungsmittel rechnet, es nichtsdestoweniger sicher ist, daß sie nicht dazu gehören;

In Erwägung, daß, sobald die genannten trockenen Gemüse nicht im Tarife benannt sind, es passend ist, ihnen in demselben einen besonderen Artikel mit einer auf Grund des in Kraft stehenden Gesetzes vom 17. Juli 1849[1]) bestimmten Abgabe einzuräumen;

In Erwägung, daß den vorangeführten Grundsätzen zufolge die besagte Abgabe 25 pCt. betragen muß;

Hat auf den Vorschlag der Generaldirektion des Zollwesens und der Tarife und zufolge des übereinstimmenden Gutachtens des Ministers der Aufmunterung, der vorher den Reichsrath für Ackerbau, Handel und Industrie gehört hat, befohlen:

[1]) H. A. 1849. II. S. 430 flgde.

In den Tarif einen besonderen Artikel für Erbsen, Bohnen, Hülsenfrüchte und für alle anderen ausländischen trockenen Gemüse aufzunehmen, und von denselben bei ihrem Eingang in das Königreich unter der Landesflagge 12 Real. 50 Cent. per Centner und unter fremdländischer Flagge 15 Realen zu erheben.

Madrid, den 3. April 1862.

Wiedereröffnung blokirter Häfen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die Hamburgische »Börsenhalle« veröffentlicht in Nr. 15,564 die nachstehende Proklamation des Präsidenten der Nordamerikanischen Union in Betreff der Wiedereröffnung südlicher Häfen.

»In Anbetracht, daß durch meine Proklamation vom 19. April 1861[1]), die Häfen gewisser Staaten, einschließlich der von Beaufort im Staate North Carolina, Port Royal im Staate South Carolina und New-Orleans im Staate Louisiana, aus gleichzeitig angegebenen Gründen in Blokadezustand versetzt wurden und in Anbetracht, daß genannte Häfen von Beaufort, Port Royal und New-Orleans wirklich seitdem blokirt waren, daß aber die Blokade derselben jetzt ohne Gefahr und zum Vortheil der Handelsinteressen ermäßigt werden kann:

Deshalb sei hiermit angezeigt, daß ich, Abraham Lincoln, Präsident der Vereinigten Staaten, kraft der mir durch die fünfte Sektion der Kongreß-Akte übertragenen Vollmacht, genehmigt am 13. Juli v. J.[2]), betitelt: »Ein Gesetz, durch welches die Erhebung von Importzöllen und andere Zwecke vorgesehen werden, hiermit erkläre, daß die Blokade genannter Häfen von Beaufort, Port Royal und New-Orleans vom 1. Juni d. J. an so weit aufhören und beendigt sein soll, als der kommerzielle Verkehr mit diesen Häfen, mit Ausnahme von Kriegs-Kontrebande sowohl Personen, Sachen, als Nachrichten (persons, things and information) von diesem Tage an betrieben werden kann, nach den Gesetzen der Vereinigten Staaten und unter den Beschränkungen und näheren Bestimmungen, welche der Finanz-Minister unter heutigem Tage erlassen hat und welche dieser Proklamation angehängt sind. So geschehen ꝛc. Washington, 12. Mai 1862 und im 86. Jahre der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten. (Gez.) Abraham Lincoln. (Gegengez.) Wm. H. Seward, Staats-Sekretair.«

Mit Bezug auf vorstehende Proklamation hat der Finanz-Minister folgende Verordnung erlassen:

»Finanz-Ministerium, Washington, den 12. Mai 1862. Bestimmungen in Betreff des Verkehrs mit Häfen, welche durch Proklamation geöffnet werden:

1. Für Schiffe, welche aus fremden Häfen auslaufen und nach Häfen bestimmt sind, die durch vorstehende Proklamation des Präsidenten der Vereinigten Staaten geöffnet wurden, nämlich Beaufort in North-Carolina, Port Royal (Hilton Head) in South Carolina und New-Orleans in Louisiana.

Erlaubnißscheine werden bewilligt von Konsuln der Vereinigten Staaten auf genügende Beweise, daß die Schiffe, für welche solche Scheine ausgestellt werden, keine Kriegs-Kontrebande (Personen, Eigen-

[1]) H. A. 1861 I. S. 494.
[2]) H. A. 1861 II. S. 82.

thum oder Nachrichten) nach oder von den genannten Häfen befördern werden; diese Erlaubnißscheine sind dem Kollektor des Hafens, nach welchem die respektiven Schiffe sich begeben, unmittelbar nach ihrer Ankunft, sowie auf Verlangen jedem Offizier des Blokade-Geschwaders vorzuzeigen. Beim Verlassen irgend eines der genannten Häfen muß jedes Schiff einen Klarirschein von dem Zoll-Kollektor gemäß dem Gesetze haben, wodurch bewiesen wird, daß keine Verletzung der Bedingungen des Erlaubnißscheines stattgefunden hat. Jede solche Verletzung wird die Konfiskation des Schiffes und der Ladung und die Ausschließung aller betreffenden Parteien aus den Vereinigten Staaten für die Dauer des Krieges zur Folge haben.

2. Für Schiffe der Vereinigten Staaten, welche zum Küstenhandel mit den vorgenannten Häfen klariren. Solche können nur vom Finanz-Minister Erlaubnißscheine bekommen.

3. In jeder anderen Hinsicht bleibt die bestehende Blokade in voller Kraft wie bisher und wird dieselbe durch die Proklamation in keiner Hinsicht gemildert, außer in Betreff der Häfen, auf welche sich diese Proklamation speziell bezieht. S. P. Chase, Finanz-Minister.«

Nordamerikanische Nationaltaxe.

(Schluß.)

Magazine (Monats- und Vierteljahrsschriften) sind nicht als Papierfabrikat zu betrachten und unterliegen nicht einer Abgabe als Fabrikate.	
Dsgl. für alle Ankündigungen, von der Brutto-Einnahme	3 pCt.
Magenstärkende Mittel, medicinische, wie Catarrh-Schnupftabak.	
Magische Linimente, wie Zahnpulver.	
Mäkler, unter welchem Ausdrucke Jeder begriffen ist, welcher sich gewerbsmäßig mit dem Ein- und Verkauf von Staatspapieren, Münzen, Gold, Banknoten, Tratten, eigenen Wechseln oder anderen Werthpapieren zu Geldzahlungen für sich selbst oder Andere beschäftigt oder welcher in Geld-Tauschgeschäften verkehrt, Licenz	50 Doll.
Mäkler, Handels-, unter welchem Ausdruck Jeder begriffen ist, welcher Waaren oder Produkte kauft oder verkauft, oder Bestellungen darauf in Original- oder unangebrochenen Verpackungen aufnimmt, oder Geschäfte für Rheder, Schiffer oder Consignateurs über Verfracht betreibt, oder für Andere Immobilien kauft und verkauft, Licenz	50 Doll.
Mäkler für Anweisungen auf den Besitz von Ländereien, s. Länderei-Mäkler.	
Malerfarben, wenn sie nicht sonst besonders besteuert sind..	5 pCt.
Malz ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.	
Manifest über die Ladung eines Schiffes oder Dampfers, wenn der vermessene Tonnengehalt desselben nicht über 360 Tonnen beträgt, Stempelabgabe	[illegible] Doll.
Dergl. über 300 Tonnen und nicht über 600 Tonnen.....	3 „
Dergl. über 600 Tonnen	5 „
Dergl. über einen Theil der Ladung eines Schiffes (Klarirung)	25 Cts.
Manufakturwaaren, die nicht anderwärts besonders aufgeführt sind:	
von Knochen	3 pCt.
„ Messing	3 „
„ Borsten	3 „
„ Kupfer..................................	3 „
von Baumwolle..................................	3 pCt.
„ Flachs	3 „
„ Glas	3 „
„ Gold	3 „
„ Hanf	3 „
„ Horn	3 „
„ Kautschuk	3 „
„ Eisen	3 „
„ Elfenbein	3 „
„ Jute	3 „
„ Blei..................................	3 „
„ Leder..................................	3 „
„ Papier..................................	3 „
„ Töpferwaaren	3 „
„ Seide..................................	3 „
„ Silber	3 „
„ Stahl	3 „
„ Weißblech..................................	3 „
„ Flechtweiden	3 „
„ Holz	3 „
„ Wolle..................................	3 „
„ Kammgarn..................................	3 „
„ anderen Materialien	3 „
Maroquin, gegerbt oder zubereitet	5 „
Mehl und Getreide ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.	
Melodions, zum Gebrauch gehaltene, wie Orgeln.	
Messingwaaren, nicht anderweit besonders aufgeführte.	3 „
Miethkutschen, wie Wagen.	
Mille-fleurs-Balsam, dessen Detailverkaufspreis oder Werth nicht über 25 Cts. pro Packet beträgt, Stempelabgabe pro Packet	1 Cts.
Desgl., dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth pro Packet über 25 Cts. und nicht mehr als 50 Cts. beträgt, Stempelabgabe pro Packet	2 „
Desgl., dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth pro Packet über 50 Cts. und nicht mehr als 75 Cts. beträgt, Stempelabgabe................................	3 „
Desgl., dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth pro Packet über 75 Cts. und nicht mehr als 1 Dollar beträgt, Stempelabgabe................................	4 „
Desgl., dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth pro Packet über 1 Dollar beträgt, für jede 50 Cts. oder einen Bruchtheil derselben darüber, Stempelabgabe..........	1 „
Mützen von Gras	3 pCt.
„ Palmblättern..................................	3 „
„ Stroh..................................	3 „
„ Baumwolle..................................	3 „
„ Pelzwerk..................................	3 „
„ Filz	3 „
„ Glanz-Mousselin..................................	3 „
„ Kautschuk..................................	3 „
„ Seide	3 „
„ Wolle..................................	3 „
Nägel, geschnittene, pro Tonne..........................	2 Doll.
Naphtha, pro Gallon..................................	10 Cts.
Niederlage-Anmeldung bei den Zollämtern, nicht über 1 Doll. im Werth, Stempelabgabe..................	25 „
Dergl., über 1 Doll. und nicht über 5 Doll. im Werth, Stempelabgabe	50 „

Dergl., über 5 Doll. im Werth, Stempelabgabe	1 Doll.
Niederlagescheine, Stempelabgabe	25 Cts.
Niederlage-Quittung, Stempelabgabe	25 „
Notariats-Akte, s. Protest.	
Nutzholz ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.	
Offizinelle Präparate, wie Zahnpulver.	
Oefen, pro Tonne von 2000 Pfd.	1 Doll.
Oele, alle thierische, rein oder verfälscht, wenn nicht sonst besonders besteuert, pro Gallon	5 Cts.
Dergl. zur Beleuchtung, raffinirt, erzeugt mittelst der Destillation von Oel, Asphalt, Schiefer, Torf, Stein- oder Bergöl und alle anderen bituminösen Substanzen zu gleichem Gebrauch, pro Gallon	10 „
Dergl. Speck-, rein oder verfälscht, wenn nicht sonst besonders versteuert, pro Gallon	5 „
Dergl. Leinöl, desgl., pro Gallon	5 „
Dergl. vegetabilisches, pro Gallon	5 „
Dergl. medicinische, wie Zahnpulver.	
Oel, raffinirtes, ausschließlich durch Destillation von Steinkohlen gewonnen, pro Gallon	8 „
Oelsäure, bei der Fabrikation von Lichten gewonnen und zur Verwendung bei der Seifenfabrikation	frei
Omnibus, dessen Kasten auf Federn irgend einer Art ruht, im abgeschätzten Werthe von 50 Doll. und nicht über 200 Dollars, einschließlich des Geschirrs, zwei- oder mehrspännig	2 Doll.
Dergl. im abgeschätzten Werthe von 200 Doll. und nicht über 600 Doll.	5 „
Dergl. im abgeschätzten Werthe von mehr als 600 Doll.	10 „
Orgeln (mit Ausnahme derer in Kirchen und gottesdienstlichen Gebäuden), die zum Gebrauch gehalten werden, zu 50 Doll. oder weniger abgeschätzt, jede	50 Cts.
Dergl. auf mehr als 50 Doll. und nicht über 100 Doll. geschätzt, jede	1 Doll.
Dergl. auf mehr als 100 Doll. geschätzt	1 Doll. 50 Cts.
Pacht, Kontrakte über Miethe, Pacht, Benutzung von Ländereien, Gebäuden oder Theilen derselben für einen Zeitraum von nicht mehr als 3 Jahren, Stempelabgabe	30 Cts.
Desgl. für einen Zeitraum von mehr als 3 Jahren	1 Doll.
Palmöl-Seife, s. Seife.	
Panaceen, wie Zahnpulver.	
Papier: Waaren daraus, wenn nicht anderwärts besonders aufgeführt	3 pCt.
Handlungsbücher	3 „
Banknoten	3 „
Buchbinderpappen	3 „
Karten-	3 „
Tapeten	3 „
Brief-	3 „
Landkarten-	3 „
Billet-	3 „
Druck-, geleimt und gefärbt	3 „
Druck-, ungeleimt	3 „
Pappen	3 „
Platten	3 „
ungefärbtes, geglättetes	3 „
Pack-, von Manillahanf, oder diesem nachgeahmt	3 „
Schreib-	3 „
aller anderen Art	3 „
Pappen, aus Binsen, Stroh oder anderem Material	3 „
Packete mit Arzneimitteln ɾc., wie Flaschen mit solchen, s. Flaschen.	
Paraffinöl	frei
Parfümerien, wie Zahnpulver.	
Passagierbillet, von Schiffen aller Art aus einem Hafen der Vereinigten Staaten nach einem fremden Hafen, wenn unter 30 Doll., Stempelabgabe	50 Cts.
dergl. über 30 Doll.	1 Doll.
Desgl. auf Fahrzeuge aus einem Hafen in den Vereinigten Staaten in das Ausland, wenn weniger als 30 Doll., Stempelabgabe	50 Cts.
dergl. wenn mehr als 30 Doll., Stempelabgabe	1 Doll.
Patentleder (s. Leder), pro □Fuß	3 Mills
Pechkohlen, pro Büschel	½ Cts.
Pelzwerk aller Art, zubereitet und fertig	3 pCt.
Perlgraupe ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.	
Pfandleiher, unter welchem Ausdruck alle diejenigen zu verstehen sind, welche gewerbsmäßig als Unterpfand Güter, Waaren oder persönliches Eigenthum aller Art zur Sicherheit für die Rückzahlung des darauf dargeliehenen Geldes annehmen, Licenz	50 Doll.
Pfeffer, gemahlener und alle Surrogate desselben, pro Pfd.	1 Cts.
Pferdehändler, unter welchem Ausdruck alle diejenigen verstanden werden, welche gewerbsmäßig Pferde und Maulthiere kaufen und verkaufen, Licenz	10 Doll.
wenn dieselben nur Licenz als Pferdeverleiher gelöst haben, so bedürfen sie einer besonderen Licenz nicht.	
Pferdeverleiher, unter welchem Ausdrucke alle diejenigen zu verstehen sind, welche Pferde zum Vermiethen halten, Licenz	10 „
Pflaster ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.	
Dergl. wie Zahnpulver.	
Phaetons, wie Wagen, welche s.	
Phiolen mit Arzneimitteln ɾc., wie Flaschen, welche s.	
Photographen, unter welchem Ausdruck alle diejenigen zu verstehen sind, welche Photographien, Ambrotypen oder Bilder auf Glas, Metall oder Papier unter Einwirkung des Lichts zum Verkauf machen, Licenz, wenn die Einnahme nicht über 500 Doll. beträgt	10 Doll.
Dergl. wenn die Einnahme mehr als 500 Doll. und nicht über 1000 Doll. beträgt, Licenz	15 „
Dergl. wenn die Einnahme über 1000 Doll. beträgt	25 „
Pianoforte, zum Gebrauch gehaltene, zum Werthe von 50 Doll. oder weniger, jedes	50 Cts.
Dergl. desgl. zum Werthe von mehr als 50 Doll. und nicht über 100 Doll., jedes	1 Doll.
Dergl. desgl. zum Werthe von mehr als 100 Doll. und nicht über 200 Doll., jedes	2 „
Dergl. desgl. zum Werthe von mehr als 200 Doll. und nicht über 300 Doll., jedes	3 „
Dergl. desgl. zum Werthe von mehr als 300 Doll. und nicht über 400 Doll., jedes	4 „
Dergl. desgl. zum Werthe von mehr als 400 Doll. und nicht über 500 Doll., jedes	5 „
Dergl. desgl. zum Werthe von mehr als 500 Doll., jedes	6 „
Pillen, überzuckerte, wie Zahnpulver.	
Pillen, wie Zahnpulver.	
Piment, gemahlener und Surrogate desselben, pr. Pfd.	1 Cts.
Pommaden, wie Zahnpulver.	

Porter, für das Faß von 31 Gallons, Bruchtheile nach Verhältniß .... 1 Doll.

Präparate, in denen Kaffee einen Bestandtheil ausmacht, oder die als Surrogat für Kaffee zum Verkauf bereitet werden, pr. Pfd. .... 3 Mills

Präparate, medizinische, wie Zahnpulver.

Protest gegen Anweisungen, Wechsel, Tratten, Accepte ꝛc. 25 Cts.

Pulver, medizinische, wie Zahnpulver.

Reclamations-Agenten, unter welchem Ausdruck diejenigen begriffen sind, die sich gewerbsmäßig damit beschäftigen, Ansprüche oder Reclamationen bei einem Exekutiv-Departement der Föderal-Regierung geltend zu machen, jährliche Licenz .... 10 Doll.

Rectificatoren, unter welchem Ausdruck alle diejenigen verstanden werden, welche Spirituosen oder Wein mittelst irgend eines Verfahrens rektifiziren, reinigen oder raffiniren, oder destillirte Spirituosen, Whisky, Branntwein, Genevre oder Wein mit andern Materialien zum Verkauf unter der Benennung von Rum, Whisky, Branntwein, Genevre, Wein u. s. w. zum Verkauf mischen, Licenz .... 100 „

Regenschirme, baumwollene .... 5 pCt.

Dergl. von anderem Material .... 5 „

Regenschirmgestelle sind nicht wie Manufakturwaaren zu betrachten.

Rehfelle, gelohet oder gegerbt, pr. Dtzd. .... 1 Doll.

Rehleder, gegerbtes und zubereitetes, pr. Dtzd. .... 2 „

Reifeisen, s. Eisen.

Reifröcke .... 3 pCt.

Dergleichen mit metallenen Reifen .... 3 „

Dergl. ohne Unterschied des Materials .... 3 „

Renten, jährliches Einkommen aus, wenn solches über 600 Doll. beträgt, von dem Mehrbetrage .... 3 „

Dergl. desgl., wenn solches von einem Bürger der Vereinigten Staaten, welcher sich im Auslande aufhält und nicht im Dienste derselben steht, bezogen wird .... 5 „

Revüen, s. Flugschriften.

Roheisen in Gänzen ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.

Roßhäute, gelohet und zugerichtet .... 4 pCt.

Roßkämme, s. Pferdehändler.

Rothes Oel, als Material zur Seifefabrikation gebraucht frei.

Russische Salbe, wie Zahnpulver.

Saleratus, pr. Pfd. .... 5 Mills

Salben, wie Zahnpulver.

Salz, pr. 100 Pfd. .... 4 Cts.

Sauerstoffsaure bittre Tropfen, wie Zahnpulver.

Schachteln mit Arzneimitteln ꝛc., wie Flaschen mit dergleichen, welche s.

Schafe über 6 Monate alt, zum Verkauf geschlachtet, pr. Stück 10 Cts.

Dergl. desgl. zur eigenen Konsumtion geschlachtet .... frei.

Schaffelle, gelohet, gegerbt und fertig zubereitet .... 5 pCt.

Schankstätten, wie Hotels.

Scheidam Schnaps, wie Zahnpulver.

Schellfische in luftdichter Verpackung .... 5 „

Schiefer ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.

Schießpulver und alle explodirenden Substanzen, zum Gebrauch beim Bergbau, bei der Artillerie und auf der Jagd, bei einem Werthe von 18 Cts. oder weniger pr. Pfd., pr. Pfd. .... 5 Mills

Dergl. bei einem Werthe von mehr als 18 Cts. pr. Pfd., pr. Pfd. .... 1 Cts.

Dergl. bei einem Werthe von mehr als 30 Cts. pr. Pfd., pr. Pfd. .... 6 „

Schindeln sind nicht als Manufakturwaaren zu betrachten.

Schmerzstillende Mittel, deren Detail-Verkaufspreis oder Werth nicht über 25 Cts. pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 1 „

deren Detail-Verkaufspreis oder Werth über 25 und nicht über 50 Cts. pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 2 „

deren Detail-Verkaufspreis oder Werth über 50 Cts. und nicht mehr als 75 Cts. pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 3 „

deren Detail-Verkaufspreis über 75 Cents und nicht mehr als 1 Doll. pr. Packet beträgt, Stempelabgabe .... 4 „

deren Detail-Verkaufspreis über 1 Doll. pr. Packet beträgt, für jede 50 Cts. oder einen Bruchtheil derselben darüber eine Additional-Stempelabgabe von .... 2 „

Schnellmittel, medizinisches, wie Zahnpulver.

Schnupftabak, aromatischer, dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth nicht über 25 Cts. pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 1 „

dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth über 25 Cts. und nicht mehr als 50 Cts. pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .. 2 „

dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth über 50 Cts. und nicht mehr als 75 Cts. pr. Packet beträgt, Stempelabgabe pr. Packet .... 3 „

desgl. über 75 Cts. und nicht mehr als 1 Doll. 4 „

dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth über 1 Doll. pr. Packet beträgt, für jede 50 Cts. oder einen Bruchtheil derselben über 1 Doll. eine Additional-Stempelabgabe von .... 2 „

Schnupftabak, aromatischer, wie Zahnpulver.

Dergl. Catarrh-, wie Zahnpulver.

Schnupftabak, pr. Pfd. .... 8 „

Schönheitsmittel, wie Zahnpulver.

Schuh- oder Stiefel-Wichsteig aller Art .... 3 pCt.

Schuh- und Stiefelwichse aller Art, vom Werthe .... 3 „

Schuldscheine, beim öffentlichen meistbietenden Verkauf derselben vom Brutto-Ertrage $\frac{1}{10}$ von .... 1 „

Schweine, über 6 Monate alt, zum Verkauf geschlachtet 10 „

Dergl. zur eigenen Konsumtion geschlachtet .... frei.

Schweinshäute, gelohet und zugerichtet .... 4 pCt.

Schwererde, schwefelsaure, pr. 100 Pfd. .... 10 Cts.

Schwefelsaure Schwererde, pr. 100 Pfd. .... 10 „

Seeversicherungs-Gesellschaften, s. Versicherungen.

See- oder Binnenland-Versicherungs-Police, s. Versicherung.

Seidene Sonnenschirme .... 5 pCt.

Dergl. Regenschirme .... 5 pCt.

Seidenwaaren, die nicht anderwärts besonders aufgeführt sind .... 3 pCt.

Seife, Kastilianische, nicht über 3½ Cts. pro Pfd. werth, p. Pfd. .... 1 Mill.

Dergl., über 3½ Cts p. Pfd. werth, p. Pfd. .... 5 Mills.

Dergl. Creme, p. Pfd. .... 2 Cts.

Dergl. Fleck-, nicht über 3½ Cts. p. Pfd. werth, p. Pfd. . 1 Mill.

Dergl., über 3½ Cts. p. Pfd. werth, p. Pfd. … 5 Mills.
Dergl. Mode-, p. Pfd. … 2 Cts.
Dergl. Honig-, p. Pfd. … 2 Cts.
Dergl. Palmöl-, nicht über 3½ Cts. p. Pfd. werth, p. Pfd. 1 Mill.
Dergl. dergl., über 3½ Cts. p. Pfd. werth, p. Pfd. … 5 Mills.
Dergl. wohlriechende, p. Pfd. … 2 Cts.
Dergl. Barbier-, p. Pfd. … 2 Cts.
Dergl. Toilette-, aller Art, p. Pfd. … 2 Cts.
Dergl. transparente, p. Pfd. … 2 Cts.
Dergl. aller anderen Art, weiß oder gefärbt, außer weicher und solcher, welche nicht anderweit besonders besteuert und nicht über 3½ Cts. p. Pfd. werth ist, p. Pfd. … 1 Mill.
Dergl. dergl. über 3½ Cts. p. Pfd. werth, p. Pfd. … 5 Mills.
Seifensieder, unter welchem Ausdruck alle diejenigen zu verstehen sind, welche gewerbsmäßig Seife fabriziren, Licenz … 10 Doll.
Senf, gemahlener, p. Pfd. … 1 Ct.
Sherry-Tropfen, bittere, wie Zahnpulver.
Silber, ungemünztes, in der Verfertigung von Silberwaaren, ist nicht als Manufakturwaare zu betrachten.
Silbergeschirr, zum Gebrauch gehaltenes, bis zum Betrage von nicht mehr als 40 Unzen, einer Person gehörig … frei.
Dergl. desgl. für den Betrag über 40 Unzen, p. Unze … 3 Cts.
Dergl., zum Gebrauch gehaltenes, zu dem Betrage von nicht mehr als 40 Unzen für eine Person … frei.
Dergl. Löffel, desgl. … frei.
Dergl., zum Gebrauch gehaltenes, für jede Unze über 40 Unzen … 3 Cts.
Dergl. Löffel, desgl. … 3 Cts.
Silberne Uhren, zum Gebrauch gehaltene, p. Stück … 30 Cts.
Silberwaaren, nicht anderwärts besonders aufgeführt . 3 pCt.
Smaragde … 3 pCt.
Sohlleder, p. Pfd. … 1 Ct. u. 5 Mills.
Sonnenschirme, ohne Unterschied des Materials … 5 pCt.
Spar-Anstalten, von allen Dividenden … 3 pCt.
Speisehäuser, unter welchem Ausdruck alle Orte zu verstehen sind, wo Nahrungsmittel und Erfrischungen irgend welcher Art für gelegentliche Gäste verabreicht und zum Genuß daselbst verkauft werden. Hat jedoch der Inhaber eines Speisehauses darauf eine Licenz gelöst, so bedarf er einer Licenz als Konditor nicht, Licenz . 10 Doll.
Spielkarten, pr. Spiel … 20 Cts.
Spieker, pr. Tonne … 2 Doll.
Spirituosen, medizinische, wie Zahnpulver.
Dergl., mit anderen Flüssigkeiten oder Materialien gemischt, oder in einer Art bereitet, um als Whisky, Branntwein, Wein oder unter einem anderen Namen verkauft zu werden, erste Probe, p. Gallon … 50 Cts.
Stabeisen, s. Eisen.
Stahlwaaren, wenn nicht anderwärts besonders aufgeführt … 3 pCt.
Stahl in Barren, Stangen, Blech oder Draht, nicht dünner als ¼ Zoll, zum Werthe von 7 Cts. p. Pfd. oder weniger, p. Tonne … 4 Doll.
Dergl. zum Werthe von mehr als 7 Cts. und nicht über 11 Cts. p. Pfd., p. Tonne … 8 Doll.
Dergl. zum Werthe von mehr als 11 Cts. p. Pfd., p. Tonne 10 Doll.
Dergl. Rockreifen, s. Unterröcke.
Stärke, aus Getreide, p. Pfd. … 1½ Mills.

Dergl. aus Kartoffeln, p. Pfd. … 1 Mill.
Dergl. aus Reis, p. Pfd. … 4 Mills.
Dergl. aus anderen Materialien, p. Pfd. … 6 Mills.
Stecknadeln mit festen Knöpfen oder anderen … 5 pCt.
Dergl. in Schachteln, Packeten, Bunden oder anderer Form 6 pCt.
Steinkohlenöl, raffinirtes, p. Gallon … 10 Cts.
Steinkohlenöl-Destillateure, unter welchem Ausdruck alle diejenigen begriffen sind, welche rohes Stein- oder Bergöl, oder rohes Steinkohlenöl oder aus Asphalt, Schiefer, Torf oder anderen pechartigen Substanzen gewonnenes Oel raffiniren, erzeugen oder destilliren, für jede Licenz … 20 Doll.
Steinkohlen-Theer, bei der Bereitung von Gas gewonnen … frei.
Steinöl, raffinirtes, s. Oele.
Steinöl, raffinirtes, p. Gallon … 10 Cts.
Tabak, Cavendish, p. Pfd. … 10 Cts.
Dergl. fein geschnittener, p. Pfd. … 10 Cts.
Dergl. gemahlener, trockener oder feuchter aller Art (ausgenommen aromatischer oder medicinischer Schnupftabak in Flaschen, Töpfen, Schachteln oder Packeten) p. Pfd. 8 Cts.
Dergl. fabrizirter aller Art, mit Ausschluß von Schnupftabak, Cigarren und präparirtem Rauchtabak, p. Pfd. 10 Cts.
Dergl. präparirter Rauchtabak, p. Pfd. … 5 Cts.
Dergl. Kau-, p. Pfd. … 10 Cts.
Dergl. gesponnener, p. Pfd. … 10 Cts.
Tabakshändler, unter welchem Ausdruck alle diejenigen verstanden werden, welche Cigarren, Schnupf- und Rauchtabak in irgend welcher Form im Kleinhandel zum Verkauf ausbieten (Groß- und Kleinhändler, Inhaber von Hotels und Gasthäusern, welche bereits als solche eine Licenz gelöst haben, bedürfen einer solchen als Tabakshändler nicht), Licenz … 10 Doll.
Taschenspieler, einschließlich aller derer, welche Kunststücke und Prestidigitateur-Künste produziren, Licenz . 20 Doll.
Taxationen von Werthsgegenständen oder Beschädigungen, für jede eine Stempel-Abgabe von … 5 Cts.
Telegraphische Depeschen (s. Depeschen), jede … 3 Cts.
Dergl., Stempel-Abgabe … 3 Cts.
Dergl., solche, welche in Angelegenheiten der Telegraphen-, Expreß- oder Eisenbahngesellschaften, und solche, welche gebührenfrei befördert und empfangen werden, ferner solche, welche im Dienst der Polizei oder Feuer-Lösch-Behörde irgend einer Stadt befördert werden … frei.
Theater, unter welchem Ausdruck alle Orte oder Gebäude, mit Ausschluß der zu Konzerten und Ausstellungen gemietheten Säle und Zimmer, zu verstehen sind, wo dramatische oder Opern-Vorstellungen gegeben werden, Licenz … 100 Doll.
Tinkturen, wie Zahnpulver.
Tonische Mixturen, wie Zahnpulver.
Tonnenstäbe sind nicht als Manufakturwaare zu betrachten.
Töpfe, mit Arzneimitteln 2c., wie Flaschen.
Töpferwaaren, wenn nicht sonst besonders aufgeführt . 3 pCt.
Townsands Sassaparilla, wie Zahnpulver.
Tränke, wie Zahnpulver.
Tropfen, medizinische, wie Zahnpulver.
Uhren, goldene, zum Gebrauch gehaltene … 1 Doll.
Dergl., silberne, desgl. … 60 Cts.
Uhrwerke, von eintägigem Gange, pr. Stück … 5 „

Dergl. von längerem als eintägigem Gange .... 10 Cts.

Urkunden, Dokumente, Instrumente oder Verschreibungen, durch welche Ländereien, Gebäude, Realitäten nach der Disposition des Besitzers, bei deren Verkauf verliehen, überwiesen, übertragen oder sonst übereignet oder in das Eigenthum der Käufer oder sonstiger Personen übergeben werden, bei einem Werthsbetrage von mehr als 100 Doll. und nicht über 500 Doll. Stempelabgabe .... 50 „

Dergl. bei einem Werthe von mehr als 500 Doll. .... 1 Doll.

Unterröcke mit Metallreifen .... 3 pCt.

Dergl. ohne Unterschied des Materials .... 3 „

Vegetabilischer Lungenbalsam, wie Zahnpulver.

Verkäufe durch öffentliche Beamte .... frei.

Vermächtnisse, — Personen, denen als Administratoren, Testaments-Exekutoren und Kuratoren Vermächtnisse oder zu distribuirende Antheile übertragen oder anvertraut sind, welche aus persönlichem oder sonstigem Eigenthum irgend einer Art abstammen, wenn solche die Summe von 1000 Doll. wirklichen Werth übersteigen und von Jemand im Besitz dieses Eigenthums, der nach dem Erlaß gegenwärtiger Akte stirbt, entweder in Gemäßheit eines Testaments oder nach den Erbschaftsgesetzen eines Staats oder Gebietes, ganz oder theilweise durch Dokument, Verleihung, Handel, Verkauf oder Schenkung nach dem Tode des bisherigen Besitzers in den Besitz oder Genuß von Personen oder Korporationen übergeht oder übertragen wird, sind folgenden Abgaben unterworfen. — Wenn die zu dem Nutzen an solchem Eigenthum berechtigten Personen in gerader Linie von dem Verstorbenen abstammen oder Blutsverwandte in aufsteigender Linie sind, von jedem Hundert Dollars reinem Werth solchen Eigenthums .... 75 Cts.

Dergl., wenn die zu dem Nutzen an solchem Eigenthum berechtigten Personen in gerader Linie von dem Bruder oder der Schwester des Verstorbenen abstammen, von jedem Hundert Dollars reinem Werth solchen Eigenthums .... 1 Doll. 50 Cts.

Dergl., wenn die zu dem Nutzen an solchem Eigenthum berechtigten Personen Bruder oder Schwester des Vaters oder der Mutter oder unmittelbare Nachkommen eines Bruders oder einer Schwester des Vaters oder der Mutter des Verstorbenen sind, von jedem Hundert Dollars reinem Werth solchen Eigenthums .... 3 Doll.

Dergl., wenn die zu dem Nutzen an solchem Eigenthum berechtigten Personen Bruder oder Schwester des Großvaters oder der Großmutter oder unmittelbare Nachkommen des Bruders oder der Schwester des Großvaters oder der Großmutter des Verstorbenen sind, von jedem Hundert Dollars reinem Werth solchen Eigenthums 4 „

Dergl., wenn die zu dem Nutzen an solchem Eigenthum berechtigten Personen in einem anderen Grade der Seiten-Verwandschaft als den vorangegebenen zu dem Verstorbenen stehen, oder daß sie nicht mit demselben verwandt, oder ferner, daß es juridische Personen oder Korporationen sind, von jedem Hundert Dollars reinem Werth solchen Eigenthums .... 5 „

Dergl., wenn in Folge Testaments oder nach den Erbschaftsgesetzen eines Staates oder Gebietes das Vermögen des oder der Verstorbenen auf die Ehefrau oder den Ehemann übergeht .... frei.

Vermögen, jährliches Einkommen aus demselben, wie Gewinn oder Verdienst.

Veröffentlichungen, wie Bücher, gedruckte.

Verschreibungen zu dem Zweck, Jemand, der sich für die Sicherheit irgend einer Geldsumme, oder für die gehörige Ausführung oder Erledigung eines Auftrages oder eines Amtes, sowie zur Rechnungslegung über in Folge derselben erhaltenen Gelder verpflichtet hat, schadlos zu stellen .... 50 Cts.

Dergl. jeder anderen nicht besonders besteuerten Art .... 25 „

Versicherungsgesellschaften, alle, von Dividenden ... 3 pCt.

Versicherung, Lebens-, — Versicherungspolice oder andere Instrumente, wie solche auch benannt sein mögen, mittelst deren Versicherungen aufs Leben verliehen werden, wenn der versicherte Betrag nicht die Summe von 1000 Doll. übersteigt, Stempelabgabe .... 25 Cts.

Dergl., wenn die versicherte Summe den Betrag von 1000 Doll., nicht aber 5000 Doll. übersteigt, Stempelabgabe 50 „

Dergl., wenn die versicherte Summe den Betrag von 5000 Doll. übersteigt, Stempelabgabe .... 1 Doll.

Versicherungen, See- und Binnen-, — Versicherungspolicen oder andere Instrumente, wie solche auch benannt sein mögen, mittelst deren Versicherungen auf Schiffe, oder auf Güter, Waaren, Baarschaften an Bord von Schiffen, oder auf Frachten von Schiffen, oder auf einen anderen Vortheil oder Nutzen in einem Schiffe oder in Beziehung auf dasselbe ertheilt wird, soweit eine solche Versicherung gesetzlich zulässig ist, wenn der versicherte Betrag nicht 100 Doll. übersteigt .... 25 Cts.

Dergl. über 1000 Doll. und nicht über 5000 Doll. .... 50 „

Dergl. über 5000 Doll. .... 1 Doll.

Versicherungen, Feuer- — Versicherungspolicen oder andere Instrumente, wie solche auch benannt sein mögen, mittelst deren Versicherungen auf Gebäude, Güter, Waaren oder sonstiges Eigenthum, gegen Verlust oder Beschädigung durch Feuer oder daraus entstehend von irgend einer Gesellschaft ertheilt wird, wenn der versicherte Betrag nicht 1000 Doll. übersteigt .... 25 Cts.

Dergl. über 1000 Doll. und nicht über 5000 Doll. .... 50 „

Dergl. über 5000 Doll. .... 1 Doll.

Versteigerungen durch Makler vom Brutto-Erlöse ..... $\frac{1}{10}$ v. 1 pCt.

Verträge, für jeden beschriebenen Bogen oder Stück Papier, Stempelabgabe .... 5 Cts.

Dergl. über Miethe, Pacht oder Benutzung von Ländereien und Gebäuden oder Theilen derselben, für einen Zeitraum von nicht mehr als drei Jahren .... 50 „

Dergl. über drei Jahre .... 1 Doll.

Viehmakler, worunter alle diejenigen begriffen sind, welche gewerbsmäßig Rindvieh, Schweine und Schafe kaufen und verkaufen und damit handeln, Licenz .... 10 „

Vollmacht zum Verkauf oder zur Uebertragung von Werthspapieren, Schuldscheinen, oder zur Erhebung von Dividenden und Interessen von denselben, Stempelabgabe .. 25 Cts.

Dergl. oder Prokuration zur Abstimmung bei einer Wahl für Beamte von inkorporirten Gesellschaften, ausgenommen solche zu wohlthätigen, religiösen oder literarischen Zwecken, Stempelabgabe .... 10 „

Dergl. zum Verkauf und zur Uebereignung von Realitäten, oder dieselben zu pachten und zu verpachten und alle hierauf bezüglichen Akte zu vollziehen, Stempelabgabe . 1 Doll.

Dergl. Pacht- und Miethsbeträge zu erheben, Stempelabgabe	25 Cts.
Vollmachten zu Vermögensverwaltungen, wenn das Vermögen oder die Effekten, für welche solche Vollmachten nachgesucht werden, nach eidlicher Erklärung den Werth von 2500 Doll. nicht übersteigen, Stempelabgabe	50 Cts.
Dergl., wenn sie den Werth von 2500 Doll., aber nicht 5000 Doll. übersteigen, Stempelabgabe...............	1 Doll.
Dergl., wenn sie den Werth von 5000 Doll., aber nicht 20,000 Doll. übersteigen, Stempelabgabe............	2 „
Dergl., wenn sie den Werth von 20,000 Doll., aber nicht 50,000 Doll. übersteigen, Stempelabgabe	5 „
Dergl., wenn sie den Werth von 50,000 Doll., aber nicht 100,000 Doll. übersteigen, Stempelabgabe	10 „
Dergl., wenn sie den Werth von 100,000 Doll. übersteigen	20 „
Vorladungen, Stempelabgabe...........................	50 Cts.
Waaren, die zum Gebrauch oder zur Konsumtion des Verfertigers gemacht sind................................	frei.
Dergl., ausgenommen Spirituosen und Malzgetränke, sowie Blatt-, Stengel- und fabrizirter Tabak, wo das jährliche Erzeugniß nicht 600 Doll. übersteigt, wobei jedoch bestimmt wird, daß dies nicht auf Geschäfte Anwendung findet, wo ein Theil die Materialien ganz oder theilweise liefert und einen anderen Theil dazu verwendet, die Waaren, Gegenstände und Artikel zu fabriziren, zu machen oder zu fertigen, indem er dafür bezahlt oder zu zahlen verspricht, und dagegen die Waaren, Gegenstände und Artikel empfängt; sondern in allen solchen Fällen soll der Theil, welcher die Materialien liefert und die Güter, Waaren, Gegenstände und Artikel empfängt, alle darauf erwachsenden Abgaben zu bezahlen schuldig sein und damit belastet werden...............	frei.
Wachholderbeer-Branntwein „erste Probe“ (Erläuterung hierüber s. destillirte Spirituosen) per Gallon ...	25 Cts.
Wagen, deren Kasten auf Federn irgend welcher Art ruhen, welche zum Gebrauch gehalten und nicht ausschließlich zum Ackerbau oder zum Waarentransport verwendet werden, zu dem abgeschätzten Werthe von 50 Doll. und darüber, einschließlich des dazu gehörigen Geschirrs, einspännige per Stück..................................	1 Doll.
Dergl, zwei- und mehrspännige, im Werthe von 50 und nicht über 200 Doll., einschließlich des zugehörigen Geschirrs, per Stück..................................	2 „
Dergl. im Werthe über 200 und nicht über 600 Doll., einschließlich des zugehörigen Geschirrs, per Stück	5 „
Dergl. im Werthe über 600 Doll., per Stück	10 „
Dergl., welche für Reisende gehalten werden, ebenso wie vorstehend.	
Waschmittel, medizinische, wie Zahnpulver.	
Weidengeflecht, Waaren daraus	3 pCt.
Wein — Spirituosen, mit anderen Flüssigkeiten oder Materialien gemischt oder in einer Weise bereitet, um als Wein von erster Probe verkauft zu werden, per Gallon	25 Cts.
Dergl. aus Trauben, per Gallon.........................	5 „
Weißblechwaaren, wenn nicht anderwärts besonders aufgeführt....................................	3 pCt.
Wechsel, eigene, trockene, zur Zahlung irgend einer Summe Geld auf Sicht oder auf Verlangen, Stempelabgabe ..	2 Cts.
Dergl. zur Zahlung in anderer Art und Weise als auf Sicht oder auf Verlangen über Summen nicht über 500 Doll., Stempelabgabe............................	5 „
Dergl. über Summen von mehr als 500 Doll. und nicht über 2500 Doll., Stempelabgabe........................	10 Cts.
Dergl. über Summen von mehr als 2500 Doll., Stempelabgabe....................................	25 „
Wechsel, gezogen auf eine Bank, Kreditgesellschaft, Individuen oder Korporationen zur Zahlung von Geld auf Sicht oder auf Verlangen, außer für weniger als 50 Doll., Stempelabgabe	3 Cts.
Desgl. bei einem Betrage von nicht mehr als 500 Doll., Stempelabgabe	5 „
Desgl. bei einem Betrage über 500 und nicht über 2500 Doll.	10 „
Desgl. bei einem Betrage über 2500 Doll................	25 „
Wechsel, fremde, welche in den Vereinigten Staaten gezogen, aber nicht innerhalb derselben zu zahlen sind, wenn sie einzeln oder nach Handels- oder Bankgebrauch in Serien von mehr als Einem gezogen sind, wenn der darauf zu zahlende Betrag nicht höher als 500 Doll. oder der Werth derselben in fremdem Gelde nach Inhalt des Wechsels und nach dem von den Vereinigten Staaten festgestellten Valuten-Verhältniß ist, für jeden Wechsel der einzelnen Serie Stempelabgabe	5 „
Desgl. bei mehr als 500 Doll. und nicht über 2500 Doll., Stempelabgabe	10 „
Desgl. bei mehr als 2500 Doll., Stempelabgabe..........	25 „
Wechsel, inländische, zur Zahlung von Geld auf Sicht oder Verlangen, ausgenommen Bank-Anweisungen, Tratten und andere unter 50 Doll. im Einzelnen, Stempelabgabe................................	2 „
zur Zahlung in anderer Art als auf Sicht oder Verlangen, von jedem Geldbetrag nicht über 500 Doll., Stempelabgabe..................	5 „
Desgl. von Beträgen über 500 Doll. und nicht über 2500 Doll., Stempelabgabe	10 „
Desgl. von Beträgen über 2500 Doll., Stempelabgabe ...	25 „
Werthpapiere, beim öffentlichen Verkauf derselben, vom Brutto-Ertrage .... $\frac{1}{10}$ von	1 pCt.
Wollene Waaren, nicht anderwärts besonders aufgeführt	3 „
Wurmmittel, wie Zahnpulver.	
Wurmkügelchen, wie Zahnpulver.	
Yachten — Alle Vergnügungs- und Wettfahrzeuge, als Yachten bekannt, sie mögen mittelst Segel oder Dampf getrieben werden, im Werthe von nicht mehr als 600 Doll.	5 Doll.
Dergl. im Werthe von mehr als 600 Doll. und nicht über 1000 Doll..	10 „
Dergl. für jede weitere 1000 Doll. des Werths	10 „
Zahnärzte, für die Licenz	10 „
Zahnpulver, dessen Detail-Verkaufspreis oder Werth pr. Packet nicht über 25 Cts. beträgt, pr. Packet Stempelabgabe..	1 Ct.
Desgl. bei einem Werthe von mehr als 25 Cts. und nicht über 50 Cts., pr. Packet	2 Cts.
Desgl. bei einem Werthe von mehr als 50 Cts. und nicht über 75 Cts., pr. Packet	3 „
Desgl. bei einem Werthe von mehr als 75 Cts. und nicht über 1 Doll.......................................	4 „
Desgl. bei einem Werthe von mehr als 1 Doll. für jede 50 Cts. oder einen Bruchtheil derselben darüber......	2 „
Zeitungen sind nicht als Manufakturwaaren zu betrachten und nicht als solche mit einer Abgabe zu belegen.	
Ziegenfelle, gegerbte und vollständig bereitete	5 pCt.

Zink-Oxyd, pr. 100 Pfd. .... 25 Cts.
Zink, Waaren daraus, nicht anderweit besonders aufgeführt 3 pCt.
Zucker, brauner, oder Moskovade, nicht feiner als Nr. 12. der Holländischen Normalprobe, aus Rohr gewonnen (Sorg- und Imphesrohr ausgenommen), pr. Pfd. ... 1 Ct.
Dergl. aller Haushalts-, besser als Nr. 12, ohne Unterschied der Art und Weise, wie er gewonnen worden, und nicht raffinirt, pr. Pfd. .... 1½ Cts.
Dergl. in Körnern, pr. Pfd. .... 2 Mills
Dergl. Brot-, pr. Pfd. .... 2 Mills
Dergl. Stücken-, pr. Pfd. .... 2 „
Dergl. gestoßener, pr. Pfd. .... 2 „
Dergl. raffinirter, pr. Pfd. .... 2 „
Dergl. raffinirter oder aus Melasse, Melassenshrup, Melado oder konzentrirtem Melado gemachter, pr. Pfd. .... 2 „
Dergl. Kandis, ganz oder theilweise aus Zucker fabrizirt, pr. Pfd. .... 2 Cts.

Statistik.

Provisorische Abrechnung über die gemeinschaftliche Uebergangsabgabe von Wein und Most, Tabaksblättern und Tabaksfabrikaten für das erste Quartal 1862.

(Auszug aus der amtlichen Aufstellung.)

Vereinsstaaten.	Bevölkerung, einschließlich der gegen Aversa ꝛc. zugetretenen Gebietstheilen.	Brutto-Einnahme an Uebergangsabgabe									Nach Hinzurechnung der Defekte aus Veranlassung der Registerrevision und nach Abzug der nöthig gewordenen Vergütungen, Rückzahlungen ꝛc. bleiben zur Vertheilung in vollen Thalern.	Nach dem Verhältniß der Bevölkerung und mit Berücksichtigung des an Kurhessen bewilligten jährlichen Aversums von 1000 Rthlrn. stellt sich der Antheil der einzelnen Staaten auf die Summe von	Es sind mithin	
		von Wein und Most.			von Tabaksblättern und Fabrikaten.			Summa.					herauszuzahlen.	zu empfangen.
	Kopfzahl.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
1. Königreich Preußen	18,035,805	19583	12	1	14205	8	7	33788	20	8	33,973	45,467	—	11,149
Außerdem: Großherzogthum Luxemburg.	192,196	98	29	6	750	28	—	849	27	6	845	484	350	—
2. Königreich Sachsen	2,122,148	10529	23	—	2623	15	—	13153	8	—	13,152	5,254	7,661	—
3. Königreich Hannover	1,865,042	1147	4	6	965	14	1	2113	20	7	2,114	8,766	—	6,452
		[1] —	26	—	[1] —	6	—							
4. Kurfürstenthum Hessen	698,802	9091	20	6	1559	20	—	10651	10	6	10,637	2,012	8,366	—
5. Thüringen	1,043,771	4220	18	—	856	8	6	5076	26	6	5,078	2,584	2,419	—
6. Herzogthum Braunschweig..	249,771	326	5	6	129	25	—	456	—	6	456	619	—	158
7. Herzogthum Oldenburg.....	236,562	34	18	6	8	6	6	42	25	—	43	1,112	—	1,037
Summa	24,444,097	45033	7	7	21099	11	8	66132	19	3	66,298	66,298	18,796	18,796
Ab: die Bevölkerung von Hannover und Oldenburg zu 3. und 7.	2,101,604													
Bleiben für die Theilung der übrigen Vereinsstaaten	22,342,493													

Bemerkungen.

Der Theilung der gemeinschaftlichen Uebergangs-Abgabe für die Jahre 1862, 1863 und 1864 ist das Ergebniß der im Monat Dezember v. J. bewirkten Zählung zu Grunde zu legen. Da jedoch das Ergebniß dieser Zählung zur Zeit noch nicht von allen Vereinsstaaten bekannt ist, so ist in der zweiten Spalte der vorliegenden Abrechnung vorläufig dieselbe Kopfzahl in Ansatz gebracht, welche auf Grund der im Jahre 1858 bewirkten Zählung die Abrechnung für das Jahr 1861 ergiebt.

Antheil-Berechnung für Hannover und Oldenburg.

Die Einnahme beträgt überhaupt 66,298 Rthlr.

Nach dem Verhältnisse der Bevölkerung berechnet sich der einfache Antheil für

	Hannover.	Oldenburg.
auf	5,058 Rthlr.	642 Rthlr.
dazu treten noch ¾ Theile	3,793 „	481 „
macht zusammen.....	8,851 Rthlr.	1,123 Rthlr.
	9,974 Rthlr.	

Für die Theilung unter die übrigen Vereinsstaaten bleiben hiernach noch 56,324 Rthlr.

[1] Außerdem freigeschriebene Gefälle.

Ergebnisse des Preußischen Post- und Telegraphenbetriebs im Jahre 1861.

(Vom Königl. General-Postamte mitgetheilt.)

	Im Jahre		mithin im Jahre 1861	
	1861 Stück	1860 Stück	mehr Stück	weniger Stück
Es sind befördert worden:				
Briefpost-Gegenstände:				
portofreie	26,245,843	26,030,446	215,397	.
portopflichtige: 1) im Inlande	74,113,624	71,571,019	2,542,605	.
2) vom Auslande	13,519,740	12,432,537	1,087,203	.
3) nach dem Auslande	13,372,086	12,110,839	1,261,247	.
4) im Transit	13,051,545	13,232,245	.	180,700
Summa	140,302,838	135,377,086	4,925,752	.
Packete ohne deklarirten Werth:				
portofreie	1,406,431	1,398,228	8,203	.
portopflichtige: 1) im Inlande	10,425,207	10,019,750	405,457	.
2) vom Auslande	1,016,093	980,382	35,711	.
3) nach dem Auslande	1,065,493	1,011,582	53,911	.
4) im Transit	378,768	355,394	23,374	.
Summa	14,291,992	13,765,336	526,656	.
Briefe und Packete mit deklarirtem Werthe:				
portofreie	729,313	786,253	.	56,940
portopflichtige: 1) im Inlande	5,992,272	5,712,954	279,318	.
2) vom Auslande	806,923	755,339	51,584	.
3) nach dem Auslande	836,342	775,632	60,710	.
4) im Transit	320,242	296,803	23,439	.
Summa	8,685,092	8,326,981	358,111	.
Briefe und Packete mit Post-Vorschuß:				
1) im Inlande	953,277	808,886	144,391	.
2) vom Auslande	106,132	97,500	8,632	.
3) nach dem Auslande	102,921	92,040	10,881	.
4) im Transit	48,230	37,479	10,751	.
Summa	1,210,560	1,035,905	174,655	.
Briefe mit baaren Einzahlungen:				
gebührenfreie	100,134	94,773	5,361	.
gebührenpflichtige: 1) im Inlande	1,430,774	1,272,687	158,087	.
2) vom Auslande	31,811	28,392	3,419	.
3) nach dem Auslande	50,154	38,805	11,349	.
4) im Transit	9,230	9,750	.	520
Summa	1,622,103	1,444,407	177,696	.
Das Gewicht der Packete ohne deklarirten Werth hat betragen:	Pfunde	Pfunde	Pfunde	Pfunde
der portofreien	6,961,539	6,902,662	58,877	.
der portopflichtigen: 1) im Inlande	93,617,537	89,764,532	3,853,005	.
2) vom Auslande	6,375,278	6,487,039	.	111,761
3) nach dem Auslande	7,039,045	6,797,752	241,293	.
4) im Transit	2,455,479	2,409,043	46,436	.
Summa	116,448,878	112,361,028	4,087,850	.

	Im Jahre 1861	Im Jahre 1860	mithin im Jahre 1861 mehr	mithin im Jahre 1861 weniger
	Pfunde	Pfunde	Pfunde	Pfunde
Das Gewicht der Packete mit deklarirtem Werthe hat betragen:				
der portofreien	2,429,986	3,247,621	.	817,635
der portopflichtigen: 1) im Inlande	2,905,539	2,739,282	166,257	.
2) vom Auslande	1,395,511	1,714,882	.	319,371
3) nach dem Auslande	647,972	695,305	.	47,333
4) im Transit	606,606	579,891	26,715	.
Summa	7,985,614	8,976,981	.	991,367
Der deklarirte Werth der Geld- und Werth-Sendungen hat betragen:	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
der portofreien	286,195,611	326,505,335	.	40,309,724
der portopflichtigen: 1) im Inlande	662,420,096	576,149,444	86,270,652	.
2) vom Auslande	137,357,506	127,366,876	9,990,630	.
3) nach dem Auslande	122,495,789	110,786,988	11,708,801	.
4) im Transit	61,046,583	42,767,387	18,279,196	.
Summa	1,269,515,585	1,183,576,030	85,939,555	.
Die Summe der geleisteten Post-Vorschüsse hat betragen:				
1) im inländischen Postverkehr	1,767,870	1,293,357	474,513	.
2) im Verkehr vom Auslande	377,741	347,061	30,680	.
3) im Verkehr nach dem Auslande	304,564	284,674	19,890	.
4) im Transitverkehr	199,173	121,017	78,156	.
Summa	2,649,348	2,046,109	603,239	.
Die Summe der geleisteten Baarzahlungen hat betragen:				
der gebührenfreien	1,214,382	1,154,189	60,193	.
der gebührenpflichtigen: 1) im Inlande	6,663,631	5,670,639	992,992	.
2) vom Auslande	268,489	236,483	32,006	.
3) nach dem Auslande	279,682	200,733	78,949	.
4) im Transit	57,278	54,886	2,392	.
Summa	8,483,462	7,316,930	1,166,532	.
An Gebühren für die geleisteten Baarzahlungen sind zur Preußischen Postkasse geflossen:				
1) für die im Inlande beförderten gebührenpflichtigen Sendungen	70,169	63,532	6,637	.
2) für die vom Auslande eingegangenen Sendungen	2,309	1,839	470	.
Summa	72,478	65,371	7,107	.
An Freimarken und Franko-Couverts sind verbraucht:	Stück	Stück	Stück	Stück
an Freimarken	24,436,320	20,019,488	4,416,832	.
an Franco-Couverts	7,105,630	6,433,524	672,106	.
Summa	31,541,950	26,453,012	5,088,938	.
Die Einnahme dafür hat betragen:	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
für Freimarken	859,447	714,622	144,825	.
für Franco-Couverts	378,884	343,382	35,502	.
Summa	1,238,331	1,058,004	180,327	.

	Im Jahre 1861	Im Jahre 1860	mithin im Jahre 1861 mehr	mithin im Jahre 1861 weniger
	Stück	Stück	Stück	Stück
An Zeitungs-, Gesetzsammlungs- und Amtsblatts-Exemplaren wurden befördert	67,040,472	62,157,076	4,883,396	.
	Personen	Personen	Personen	Personen
Mit den Posten sind abgereist	3,164,389	3,053,595	110,794	.
	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.
An Personengeld incl. Ueberfracht-Porto sind aufgekommen	1,924,434	1,923,997	437	.
Der Umfang der Retourbrief-Sendungen betrug:	Stück	Stück	Stück	Stück
a) der an die Retourbrief-Oeffnungs-Kommissionen eingesandten	259,751	247,811	11,940	.
b) der von den Retourbrief-Oeffnungs-Kommissionen vernichteten	52,477	52,536	.	59
	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.	Rthlr.[1]
Die gesammte Porto-Einnahme betrug	7,918,458	8,165,357	.	246,899
Die Einnahme an Gebühren für Beförderung telegraphischer Depeschen betrug	859,734	777,676	82,058	.
Das Personal der Post-Verwaltung bestand aus überhaupt:	Zahl	Zahl	Zahl	Zahl
Beamten	6,561	6,449	112	.
Unterbeamten	9,311	9,022	289	.
Das Personal der Telegraphen-Verwaltung aus:				
Beamten	146	148	.	2
Unterbeamten	513	504	9	.
Probisten	46	27	19	.
Die Gesammtzahl der Postanstalten betrug	2,150	2,089	61	.
" " " Telegraphen-Stationen	140	122	18	.
" " " Königlichen Post-Gebäude	104	102	2	.
" " " Posthaltereien	1,097	1,082	15	.
" " " Posthalter	1,006	990	16	.
" " " Postillone	4,255	4,206	49	.
" " " Postpferde	12,263	12,362	.	99
" " " Königlichen Postwagen	2,622	2,522	100	.
" " " Posthalterei-Wagen	4,283	4,208	75	.
Mit den gewöhnlichen Posten und den Eisenbahnzügen mit regelmäßiger Postbeförderung, deren Gesammtzahl	3,671	3,536	135	.
betrug, sind überhaupt zurückgelegt worden ... Meilen	6,588,578	6,417,637	170,941	.
Eisenbahnzüge mit regelmäßiger Postbeförderung bestanden	432	409	23	.
davon wurden von Eisenbahn-Post-Büreaus begleitet	215	206	9	.
Die Zahl der von den Eisenbahnzügen mit regelmäßiger Postbeförderung zurückgelegten Meilen betrug	1,981,724	1,876,424	105,300	.
davon legten die von Eisenbahn-Post-Büreaus begleiteten Züge zurück	1,450,324	1,382,633	67,691	.
Die Zahl der im Betriebe befindlichen Telegraphen-Linien betrug	80	69	11	.
die Länge derselben ... Meilen	1,135	1,040	95	.
Telegraphische Depeschen wurden befördert ... Stück	457,262	384,335	72,927	.

[1] Die Minder-Einnahme beim Porto ist insofern nur eine scheinbare, als eine veränderte Berechnungsart im ausländischen Verkehr zwar eine Verringerung des Brutto-Betrages im Gefolge gehabt hat, welcher indeß auch verringerte Herauszahlungen gegenüberstehen.

Mittheilungen.

Berlin, 3. Juni. Die während des Jahres 1861 auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in und von Berlin ein- und ausgegangenen Güter betrugen:

	Eingang.	Ausgang.
a) Ordinaires Frachtgut	4,754,917,6 Ctr.	995,104,9 Ctr.
b) Eilgut	30,902,3 "	41,931,8 "
zusammen	4,785,819,9 Ctr.	1,037,035,7 Ctr.
gegen im Vorjahre:	4,314,756 "	1,441,752 "

Königsberg, Anfang Mai. Die Eröffnung der Schifffahrt verzögerte sich bis gegen die Mitte des Monats, indem es erst am 12. April einem Dampfboote gelang, von Pillau durch das Eis des Haffes hierher durchzukommen. Seitdem ist nun aber der Andrang der Schiffe, welche zur Abholung des bereits im Laufe des Winters verschlossenen Getreides gechartert waren, so groß, daß ihre Abfertigung alle Arbeitskräfte in Anspruch nimmt. Anfangs schien es, als wolle mit der Eröffnung der Schifffahrt auch der erlahmte Handel selbst wieder einigen Aufschwung nehmen, denn es gelangten gleichzeitig damit manche Aufträge auf Weizen und Erbsen aus England und auf Roggen aus der Wesergegend hierher, und in diesen Getreidegattungen war daher auf kurze Zeit der Umsatz wieder ein ziemlich lebhafter. Verkäufer ließen sich um so williger finden, als bei dem nicht ungünstigen Stande der Saaten und dem bald zu erwartenden Eintreffen der beträchtlichen Russischen und Polnischen Getreidezufuhr ihnen die Gelegenheit willkommen war, sich der immer noch recht bedeutenden und theuren Vorräthe zu entäußern. Diese Hoffnung ist aber nicht erfüllt worden, vielmehr trat sehr bald die vollständigste Flaue in allen Richtungen des Getreidegeschäftes ein. Keiner der auswärtigen Märkte bietet gegenwärtig die

Aussicht zu einer erträglichen Verwerthung. Sie sind sämmtlich sehr reichlich versorgt, und so lange die Witterung in gleicher Weise, wie jetzt, dem Gedeihen der jungen Saaten auch in anderen Ländern förderlich bleibt, wird der Getreidehandel ruhen. Gerste und Hafer wurden fast allein für die Konsumtion gehandelt. Auf die hiesigen Preise übten diese Umstände im Laufe des Monats April jedoch keinen wesentlichen Einfluß, und die bedeutenden Kontrakte auf Frühjahrslieferung von Roggen wurden fast durchweg ohne Schwierigkeit erfüllt. Am Schlusse des April wurden hier folgende Preise bezahlt: Weizen p. Schffl. 121—132 Pfd. 78 à 97 Sgr., Roggen p. Schffl. 115—120 Pfd. 54 à 57½ Sgr., Gerste p. Schffl. 95—110 Pfd. 33 à 45 Sgr., Hafer p. Schffl. 65—75 Pfd. 22 à 32 Sgr., Erbsen, weiße, p. Schffl. 59 à 61 Sgr., Bohnen p. Schffl. 55 à 60 Sgr. Der fernere Gang des Getreidehandels wird zunächst von der Witterung abhängen. Bleibt diese bis zur neuen Ernte günstig, so stehen den hiesigen Inhabern der noch immer sehr bedeutenden Vorräthe ansehnliche Verluste bevor. Auch das Geschäft mit Spiritus hatte keinen günstigen Verlauf. Die großen hiesigen Vorräthe fanden keinen anderen Abzug, als in die Konsumtion des Platzes, und sie sind noch vermehrt worden durch 3 Schiffsladungen Spiritus, die zur Deckung von Frühjahrs-Lieferungskontrakten von Stettin herkamen. Der Preis wurde indessen à 17 Rthlr. pro 8000 pCt. Tralles ohne Faß mit geringen Schwankungen aufrecht erhalten, da der Betrieb der ländlichen Brennereien jetzt großentheils eingestellt ist, und man daher auf eine successive Verminderung der Vorräthe durch die Konsumtion rechnen darf. Sehr lebhaft war dagegen das Geschäft mit Hanf, und es fand darin ein sehr belangreicher Umsatz statt. Für Berliner, Pommersche und Magdeburger Rechnung wurden so starke Ankäufe und Versendungen gemacht, daß die hiesigen beträchtlichen Lager fast ganz geräumt wurden. Für Russischen Lagerhanf wurden 11 à 11½ Rthlr., für Reinhanflage 12 à 12½ Rthlr. gezahlt. In Flachs dagegen kam im Laufe des April kein so ausgedehntes Geschäft zu Stande, als in den vergangenen Monaten, indem die Deutschen Spinnereien ihren augenblicklichen Bedarf gedeckt haben und von England und Schottland noch durchaus keine Frage sich findet. Die bereits stromwärts eingetroffenen Partien von Russischen geweichten Flachsen fanden daher auch keine Käufer, indem die Forderungen der Inhaber den gegenwärtigen Verhältnissen nicht entsprechen. In Folge des sehr reichlichen Norwegischen diesjährigen Heringsfanges steht ein recht lebhaftes Geschäft mit Heringen zu erwarten. In den wenigen Tagen seit Eröffnung der Schifffahrt sind bereits 40 Norwegische Schiffe hier eingetroffen, welche uns 20,000 Tonnen zugeführt haben. Zum Preise von 6 à 6½ Rthlr. für die versteuerte ungebraakte Tonne fanden sie willig Käufer und wurde ein beträchtlicher Theil davon sofort nach Polen weiter abgesetzt. In den übrigen Zweigen unseres Handels ging es sehr still zu. Auch das Speditionsgeschäft nach Rußland und Polen hatte einen matten Gang. Mißtrauen gegen die Russischen Abnehmer und gegen die durch faule Kredite sehr geschwächten Spediteure traten ihm hindernd entgegen. In den Pillauer Hafen liefen im Laufe des April ein 436 Schiffe, davon waren beladen: 94 mit Steinkohlen, 40 mit Heringen, 8 mit Rohzucker, 12 mit Eisen, 3 mit Spiritus, 2 mit Salz, 1 mit Glaswaaren, 1 mit Guano, 46 mit Stückgütern, 1 mit Blauholz, 37 mit Gyps, Kalk, Cement, Dachpfannen, 191 mit Ballast, zusammen 436 Schiffe. Ausgegangen sind dagegen bisher nur 98 Schiffe, und zwar: 8 mit 1,101 Last Weizen, 1 mit 100 Last Leinsaat, 1 mit 89 Last Erbsen, 1 mit 172 Last Bohnen, 1 mit 89 Last Wicken, 1 mit 137 Last Flachs nach England; 3 mit 222 Last Weizen, 17 mit 1355 Last Roggen, 3 mit 252 Last Erbsen, 1 mit 58 Last Leinsaat nach Holland; 25 mit 1007 Last Roggen, 1 mit 55 Last Weizen, 1 mit 18 Last Erbsen nach Norwegen; 7 mit 290 Last Roggen, 3 mit 67 Last Leinsaat nach Dänemark, 11 mit 507 Last Roggen, 1 mit 40 Last Gerste nach Schweden; 1 mit 62 Last Roggen nach Belgien; 1 mit 53 Last Roggen nach Mecklenburg; 4 mit 249 Last Roggen nach Hannover; 4 mit 466 Last Stückgütern nach Stettin.

Glogau, 6. Mai. Der Stand der Saaten hat in den letzten acht Tagen in Folge der äußerst günstigen Witterung einen rapiden Aufschwung genommen und berechtigt, wegen seiner Ueppigkeit, zu den schönsten Erwartungen. Namentlich ist der Weizen für die jetzige Jahreszeit sehr entwickelt, weniger der Rapps, der in seiner wichtigsten Entfaltungszeit etwas von der Kälte mitgenommen wurde und daher im Allgemeinen dünn und lückenhaft steht. Das Sommergetreide ist gut und gleichmäßig aufgegangen, die Kleefelder gewähren ein volles frisches Aussehen und wir dürfen uns, insofern die Witterung normal bleibt, einer gesegneten Ernte versichert halten. In Grünberg und Sagan gestalten sich die Verhältnisse befriedigend und sind selbst die kleinen Tuchmacher durch Aufträge von größeren Fabrikanten in Thätigkeit. Dessenungeachtet ist das Geldgeschäft daselbst von sehr geringer Bedeutung und hat die Leipziger Messe keine Einwirkung darauf geübt. Auch hierorts bewegt sich der Verkehr noch in den früher besprochenen Verhältnissen fort, und da es gegenwärtig mehr als je an geschäftlichen Veranlassungen fehlt, indem, entgegen dem Gebrauch früherer Jahre, Rapps- und Wolleinkäufe noch fast gar nicht abgeschlossen sind, so ist das Geschäft auf einen sehr kleinen Umfang beschränkt und dürfte erst später beim Beginn der Wollmärkte eine größere Lebhaftigkeit zeigen.

Sevilla, Anfang Januar. Während des Jahres 1861 sind im Ganzen 353 fremde Schiffe (darunter 6 Preußische) mit Ladung in den hiesigen Hafen eingelaufen; sie hatten einen Tonnengehalt von zusammen 42,000 Tonnen. Mit Ladung sind 317 Schiffe mit zusammen 34,000 Tonnen Gehalt ausklarirt. 32 Schiffe liefen in Ballast ein, 66 gingen in Ballast aus. Die Küstenfahrt wurde von 1410 Spanischen Schiffen mit einem Tonnengehalt von 62,100 Tonnen wahrgenommen. Die fremden hier eingeführten Artikel bestanden hauptsächlich in: Mehl, Steinkohlen, Tüchern und anderen Wollenwaaren, Eisenblech, Eisenbahnschienen und Schwellen, Thran, Zucker, Butter, Käse, Seiden- und Baumwollenwaaren. Ausgeführt wurden: Oliven, Olivenöl, Kork, Blei, Wollen, Kupfer, Südfrüchte, Süßholz, Weine, Quecksilber, Getreide, Mais, Seifen, Eisen, Guano u. A. m.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 17 und 18 der Handelskammerberichte bei.

Inhalt:

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Ober-Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oestr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

№ 24. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 13. Juni 1862.

Handelsverhältnisse der Schweiz im Jahre 1861.

Der Schweizerische Bundesrath hat der Bundesversammlung über den Geschäftskreis des Zoll- und Handelsdepartements Bericht erstattet. Wir entnehmen dem Letzteren Folgendes:

Vergleicht man die trüben Aussichten, die sich beim Beginn des Berichtjahres dem Geschäftsmann boten, mit den Ergebnissen der Ein- und Ausfuhr, so sind letztere über alle Erwartung günstig ausgefallen; allein wenn je das Sprüchwort: „Es ist nicht alles Gold, was glänzt“ seine Anwendung findet, so dürfte dies hier der Fall sein. Die vermehrte Einfuhr fällt hauptsächlich auf Verzehrungsgegenstände, die verminderte dagegen auf Rohstoffe für unsere Industrie, während umgekehrt die Ausfuhr unserer Fabrikate im Allgemeinen eher zurückblieb, oder letztere gewiß nicht immer mit Vortheil abgesetzt werden konnten; ist es ja bekannt, daß häufig mit Verlust realisirt werden mußte. Die großen Erschütterungen in denjenigen Ländern, welche für die Erzeugnisse Schweizerischen Gewerbsfleißes die Hauptabsatzplätze bilden, mußten natürlich nachtheilig auf deren Absatz einwirken, so daß die auf den Stapelplätzen angehäuften Vorräthe nur mit Mühe und oft mit Nachtheil Verwendung fanden.

Die nachtheiligen Wirkungen solcher Verhältnisse auf die Thätigkeit unserer Industrie blieben nicht aus. Wenige unserer Exportartikel erfreuten sich einer erheblich stärkeren Ausfuhr. Das Jahr 1861 blieb also, so weit es Handel und Industrie anbelangt, zurück; es darf den beiden vorhergehenden nicht zur Seite gestellt werden, obgleich es im Ganzen genommen doch eher über als unter dem Durchschnitt steht.

Das beste Urtheil geben die Zahlen selbst. Wir wollen deshalb die hauptsächlichsten Resultate hervorheben und mit denjenigen früherer Jahre vergleichen.

Viehverkehr.

	1858.	1859.	1860.	1861.	Durchschnittlich.
Einfuhr.					
Stücke Schmalvieh	131,795	129,591	126,445	127,101	128,733
„ Großvieh .	82,138	84,130	91,261	84,271	85,450
Ausfuhr.					
Stücke Schmalvieh	33,617	35,248	39,324	33,529	35,429
„ Großvieh .	50,819	53,250	50,957	51,187	51,553

	1858.	1859.	1860.	1861.	Durchschnittlich.
Total-Einfuhr ...	213,933	213,721	217,706	211,372	214,183
Total-Ausfuhr ..	84,435	88,498	90,281	84,716	86,982
Transit-Total ...	80,251	82,305	91,353	93,761	86,917

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß der Viehverkehr im letzten Jahre sich so annähernd im Durchschnittsverhältniß vermittelte, da keine der drei Verkehrsklassen gegenüber den vorangehenden Jahren wesentliche Abweichungen aufweist.

Verkehr in Gegenständen, die nach dem Werthe zahlen.

	1858.	1859.	1860.	1861.	Durchschnittlich.
Eingeführt wurden:					
für Fr.	1,739,479	807,832	418,537	457,102	855,737
Ausgeführt wurden dagegen:					
für Fr.	5,009,218	4,251,045	6,098,547	7,187,736	5,636,636

Für die Durchfuhr besteht kein Ansatz mehr vom Werth der Waare.

Die Einfuhr von Gegenständen, die nach dem Werthe zahlen, hat, wie aus diesen Angaben hervorgeht, seit 1858 bedeutend abgenommen. Im letzten Jahre erreichte sie ungefähr die Hälfte des Durchschnitts. Bei der Ausfuhr sehen wir das Gegentheil; namentlich zeigt das Jahr 1861 eine sehr beträchtliche Zunahme. Diese Zunahme fällt hauptsächlich auf Bauholz, dessen man fortwährend eine beträchtliche Menge nach Frankreich ausführt.

Der Import von Gegenständen, die nach Zugthierlasten taxirt sind (Brenn-, Bau- und Nutzholz, Kohlen, Kalk ꝛc.), stieg im Berichtsjahre auf die nie gesehene Höhe von 480,360 Zugthierlasten (Eisenerz, Baumaterial und Obst). Diese Rubrik nimmt von Jahr zu Jahr stark zu. Auch bei der Ausfuhr von 54,712 Zugthierlasten zeigt sich eine, jedoch schwache Zunahme, und ebenso konstatiren die 43,117 Zugthierlasten eine stete Vermehrung des Transits, der aber vorzugsweise nur lokale Bedeutung hat.

Mehr Interesse für die Beurtheilung des Verkehrs im Berichtsjahre bietet die Uebersicht über die Bewegungen der Handelsobjekte, die nach Centnern tarifirt sind. Werfen wir einen Blick auf die daherigen Ergebnisse des letzten Jahres mit entsprechenden Vergleichungen zu den Resultaten früherer Jahre.

A. Einfuhr.

Im Allgemeinen.

Eingeführt wurden:

	1858. Centner.	1859. Centner.	1860. Centner.	1861. Centner.	Durchschnittlich. Centner.
Zollbare Güter	5,676,974	6,448,061	7,570,867	7,712,722	6,852,156
Zollfreie Objekte für Eisenbahnen ꝛc.	1,035,028	962,977	748,593	779,799	881,599
Rechnet man noch hinzu die Zugthierlasten in Centner reduzirt mit	4,837,155	5,401,951	6,252,243	7,205,410	5,924,190
so erzeigt sich eine Totaleinfuhr von	11,549,157	12,812,989	14,571,703	15,697,931	13,657,945

Das Gesammtresultat des Einfuhrverkehrs von 1861 weist also eine erhebliche Zunahme auf. Von Jahr zu Jahr sehen wir eine beträchtliche Progression. Gegenüber dem Jahr 1860 steigt die Zunahme auf 126,228 Ctr., im Vergleich zu 1859 auf 2,884,943 Ctr. und im Verhältniß zu 1858 sogar auf 4,148,775 Ctr., oder nimmt man blos die Zunahme des Verkehrs in Waaren, die nach Centnern zahlen, so erhalten wir eine Steigung von 141,855 Ctrn. gegen 1860, eine von 1,264,661 Ctr. gegen 1859, und eine solche von 2,035,748 Ctr. gegen 1858.

Uebergehend auf die einzelnen Importartikel wollen wir die wichtigern nach folgender Unterscheidung hervorheben:

a. Verzehrungsgegenstände,
b. Rohstoffe und Halbfabrikate,
c. Fabrikate.

ad a. Verzehrungsgegenstände.

Eine wesentliche Zunahme weisen auf:

	1858. Centner.	1859. Centner.	1860. Centner.	1861. Centner.	Durchschnittlich. Centner.
Getreide und Hülsenfrüchte	2,039,968	2,339,025	3,113,081	3,263,318	2,688,848
Bier	16,143	21,499	17,699	22,783	19,531
Wein in Fässern	479,539	736,202	575,406	762,767	638,478
Branntwein und Weingeist	83,505	78,039	88,840	105,471	88,964
Kaffee	150,542	141,859	130,061	156,206	144,667
Zucker	288,629	219,255	205,851	213,014	216,686
Tabak in Blättern	76,812	81,008	86,331	87,261	82,853
Butter	23,557	27,850	34,785	37,549	30,935

Wir sehen also bei dem Getreide ungefähr 150,000 Ctr. mehr als im Jahre 1860, und annähernd 600,000 Ctr. mehr als der Durchschnitt der letzten 4 Jahre. Die in der zweiten Hälfte von 1860 begonnenen starken Bezüge dauerten auch im Berichtsjahre noch fort, bis die günstigen Resultate der letztjährigen Getreide-Ernte das Bedürfniß weiterer Zufuhren beseitigte. Die weitaus größten Quantitäten lieferte auch dieses Jahr wieder Deutschland.

Die Einfuhr des Biers steigt von Jahr zu Jahr. Diese Konkurrenz dürfte zweifelsohne auf eine Verbesserung des einheimischen Gebräus wohlthätig einwirken; ein Erfolg, bei dem das Publikum nur gewinnen kann.

Weine wurden gegenüber 1860 ca. 190,000 Ctr. und im Vergleich zum vierjährigen Durchschnitt ungefähr 126,000 Ctr. mehr eingeführt. Frankreich hauptsächlich sendete uns von seinen Erzeugnissen, dessen Weinbauer mit dem Schweizerischen mit Leichtigkeit konkurrirt, so lange für inländisches Gewächs so hohe Preise festgehalten werden. In jüngster Zeit werden sehr viele ordinäre weiße Weine eingeführt, welche früher nicht beliebten.

Die erhöhte Einfuhr von Branntwein und Weingeist von 17,000 Ctrn. gegen 1860 und eben so viel gegenüber dem Durchschnitt der letzten vier Jahre, ist eine Folge der günstigen Weinernte in Frankreich, dessen ordinäre südliche Weine sich vorzüglich zur Destillation eignen und dem Deutschen Sprit immer mit Erfolg Konkurrenz machen, wenn die Ernteverhältnisse normal sind.

Die Zunahme des Kaffee-Importes von 26,000 Ctrn. im Vergleich zu 1860, und von 12,000 Ctrn. gegenüber dem Durchschnitt der letzten 4 Jahre, erscheint um so stärker, als dieser Artikel im Berichtsjahre keinen erheblichen Schwankungen unterworfen war und immer ziemlich feste Preise hielt.

Mehr Stabilität noch soll im Zucker gewesen sein, dessen Preise fortgesetzt eine gewisse Spannung behaupteten. Die Mehreinfuhr dieses Artikels im Berichtsjahre ist nicht erheblich; sie blieb immer noch unter der durchschnittlichen Einfuhr.

Eine Abnahme dagegen bemerken wir bei

	1858. Ctr.	1859. Ctr.	1860. Ctr.	1861. Ctr.	Durchschnittlich. Ctr.
Mehl, dessen Einfuhr betrug	222,802	279,928	502,658	315,250	330,159
Reis	79,421	87,117	102,032	80,513	87,270
Salz	290,212	263,500	253,852	240,365	261,982
Tabak, fabrizirter	18,392	19,134	19,806	18,765	19,024

Die hauptsächlichste Abnahme zeigt sich beim Mehl. Ungefähr 190,000 Ctr. gegen 1860 und 15,000 Ctr. im Vergleich zum vierjährigen Durchschnitt. Immerhin aber übersteigt die Einfuhr von 1861 diejenigen von 1858 und 1859 bedeutend. Die im Jahre 1860 gemachten Bezüge setzten sich auch im folgenden Jahre fort, bis nach der Ernte von 1861 für weitere Zufuhren sich keine Aussichten mehr boten. Die verminderte Einfuhr von Reis erklärt sich aus ähnlichen Gründen. Das Abnehmen des Salz-Importes dagegen dürfte die Folge erhöhter Konkurrenzfähigkeit der einheimischen Salinen sein. Bei dem fabrizirten Tabak blieb sich die Einfuhr seit 1858 so zu sagen gleich. Die Abweichungen sind ohne alle Bedeutung.

Wir heben noch die Importverhältnisse folgender Verzehrungsgegenstände hervor:

	1860. Ctr.	1861. Ctr.	
Kartoffeln wurden eingeführt	377,825	260,693	Abnahme.
Milch	27,075	22,630	„
Obst, gedörrtes	5,673	5,299	„
Obst frisches	93,193	94,779	Zunahme.
Brod	3,872	4,422	„
Käse	6,025	6,105	„
Oel, genießbares	14,688	12,710	Abnahme.
Südfrüchte	15,440	15,074	„
Thee	1,104	1,100	„
Fische, getrocknete	4,820	3,336	„
Geflügel, lebendes	9,584	10,661	Zunahme.
Eßwaaren, feine	1,569	1,650	„
Cigarren	7,020	6,437	Abnahme.

b. 1. Rohstoffe.

Metalle.

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Eisen, rohes	119,463	149,236,	Zunahme	29,773
Eisen, zum Maschinen- und Schiffsbau	35,298	32,087,	Abnahme	3,211
Eisenblech für Schiffsbau	8,995	11,960,	Zunahme	2,065
Eisenguß, roher	58,609	42,912,	Abnahme	15,697
Eisen, gewalztes	126,296	152,142,	Zunahme	25,846
Eisenblech, rohes	40,050	45,224,	„	5,174
Eisendraht und Weißblech	17,488	17,610,	„	122
Metalle aller Art; Blei, Kupfer, Messing	25,132	28,595,	„	3,463

Mit Ausnahme des Eisens für Maschinen und Schiffsbau, das unmerklich zurückblieb, weist einzig der Eisenguß eine erhebliche Abnahme auf; alle anderen oben angeführten Metalle konstatiren zum Theil sogar sehr erhöhte Bezüge von außen. Diese Resultate lassen mit Sicherheit schließen, daß die einheimischen Etablissemente, welche diesen Stoff verarbeiten, im Berichtsjahre nicht feierten. Der starke Verbrauch von Eisen ist in der Regel stets ein günstiges Zeugniß für die Volkswirthschaft eines Landes, denn wenige andere Stoffe leisten dem thätigen Menschen in so allseitiger Beziehung Hülfe wie das Eisen.

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Baumwolle, rohe, wurde eingeführt	332,041	294,260,	Abnahme	37,780

Die Schwierigkeit des Bezugs dieses für unsere Industrie so wichtigen Rohstoffes äußerte ihre Rückwirkung auch auf unser Land. Ohne die rechtzeitigen Ankäufe beträchtlicher Quantitäten auf Plätzen, wo noch Vorräthe zu annehmbaren Preisen feil waren, dürfte die Stockung im Bezug wohl noch fühlbarer geworden sein. Die Einfuhr im zweiten Semester blieb im Vergleich zum ersten ziemlich zurück. Bei längerer Fortdauer der jetzigen Verhältnisse in Nordamerika ist für einstweilen kaum auf Besserung zu hoffen, wenn nicht andere Bezugsquellen den daherigen Ausfall an roher Baumwolle decken können.

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Seide, rohe	22,307	21,143,	Abnahme	1164

blieb noch etwas unter dem Durchschnitt der letzten vier Jahre zurück.

Seidenabfälle dagegen zeigen gegenüber 1860 eine Zunahme von ungefähr 400 Ctrn., und

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Hanf und Flachs bei einer Einfuhr von	16,075	16,437	eine solche von	362

Eine Abnahme in der Einfuhr haben wir noch auf folgenden Artikeln zu notiren:

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Krapp und Krappwurzeln	39,280	33,480,	Abnahme	5,800
Amlung	29,671	26,987,	"	2,684
Sämereien	81,492	47,581,	"	33,961
Felle und Häute, rohe	9,305	7,901,	"	1,404

während nachbenannte Gegenstände dieser Kategorie eine Vermehrung zeigen:

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Farbhölzer, ganze und gemahlene	47,798	48,373,	Zunahme	575
Schwefel, gereinigt und roh	11,068	12,981,	"	1,913
Sumach	8,284	8,547,	"	263
Indigo	2,578	3,435,	"	1,057
Oel, gemeines	152,434	163,196,	"	10,762
Talg	15,630	18,047,	"	2,417

Die übrigen nicht besonders aufgeführten Gegenstände, die unter diese Abtheilung fallen, erlitten keine wesentlichen Veränderungen in der Einfuhr.

2. Halbfabrikate

wurden eingeführt

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Baumwollengarn, rohes	3,891	3,905,	Zunahme	14
Baumwollengarn, gebleichtes	3,587	3,806,	"	229
Baumwollentücher, rohe	11,236	14,415,	"	3,179
Wollengarne, rohe	1,145	854,	Abnahme	291
" gefärbte	6,054	6,175,	Zunahme	121
Hanf und Flachsgarn	8,195	7,776,	Abnahme	419

Die einzige erhebliche Abweichung findet sich in der vermehrten Einfuhr von rohen baumwollenen Tüchern; allein im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren ist der Import des letzten Jahres bedeutend zurückgeblieben.

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Droguerien und Farbwaaren	10,783	10,861,	Zunahme	78
Chemische Produkte	6,109	5,591,	Abnahme	518
Gummi	6,297	8,746,	Zunahme	2,449
Bleiweiß	3,711	4,509,	"	798
Garancine	3,404	4,532,	"	1,128
Farben	3,042	4,133,	"	1,091

Die vermehrte Zufuhr aller dieser Artikel läßt darauf schließen, daß sich die industrielle Thätigkeit im Berichtsjahre nicht verminderte; übrigens sind mehrere derselben Gegenstand der Spekulation, so daß die Einfuhrverhältnisse dadurch oft zu ganz anderen Resultaten führen.

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Bei Eisenwaaren, gemeinen	32,571	35,765,	Zunahme	3,194

nimmt der Import von Jahr zu Jahr zu. Die Konsumtion gemeiner, grober Eisenwaare ist außerordentlich; die einheimische Gewerbsthätigkeit hätte auf diesem Gebiete gewiß noch lohnenden Erfolg bei vermehrter Ausbeutung desselben, denn alle Elemente zur Produktion solcher Erzeugnisse sind hinreichend vorhanden und die nöthige Arbeitskraft nicht minder.

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Maschinen	55,537	57,874,	Zunahme	2,337

Die Bedeutung dieses Artikels für unsere Volkswirthschaft geht aus dem Umstande der fortwährenden Zunahme der Einfuhr desselben unzweifelhaft hervor. Seit zehn Jahren hat sie sich verfünffacht, ein Zeugniß zunehmender Gewerbsthätigkeit.

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Uhrenbestandtheile	435	428,	Abnahme	7

Die entsprechenden Etablissemente der Schweiz haben stets mit französischer Konkurrenz zu kämpfen, und behaupteten nur mit großer Mühe ihre Stellung.

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Fensterglas	18,380	17,867,	Verminderung	513
Leder, gemeines	13,655	12,974,	"	681
" gefärbtes rc.	2,669	2,796,	Vermehrung	127
Oelseife	35,881	30,830,	Verminderung	5,051
Talgseife	5,881	5,023,	"	858

Auch beim Leder konstatirt sich eine fortwährende Abnahme. Die Gerbereien klagen indessen immer noch sehr über den Druck der ausländischen Konkurrenz. Gewisse Arten Häute, deren wir bedürfen und nicht hinreichend selbst besitzen, müssen von außen bezogen werden. In den meisten Europäischen Staaten ist aber die Ausfuhr der rohen Häute durch hohe Ausfuhrzölle erschwert, so daß es dem Handel besser konvenirt, sie als Leder zu beziehen.

c. Fabrikate:

	1860. Ctr.	1861. Ctr.		Ctr.
Baumwollentücher, gebleichte und bedruckte	27,446	24,960,	Abnahme	2,486
Leinwand und Zwillich, roh	2,049	1,825,	"	224
" gebleichte, bedruckte	5,444	5,416,	"	128
Seidene und halbseidene Stoffe	2,102	2,126,	Zunahme	24

Einzig bei den Baumwollentüchern notiren wir eine nennenswerthe

Abweichung. Im Vergleich zu früheren Jahren ist aber immerhin eine stets fortschreitende unmerkliche Zunahme ersichtlich. Die Leinwand zeigt seit einigen Jahren wenig Veränderung. Eben so bleiben

	1860.	1861.		
	Ctr.	Ctr.		Ctr.
Wollentücher, gemeine	2,772	2,817,	Zunahme	45
" gefärbte	31,617	31,183,	Abnahme	434

annähernd immer auf gleicher Höhe, da seit einer Reihe von Jahren die Importverhältnisse unbedeutend differiren. Die Schweizerischen Erzeugnisse dieser Art vervollkommnen sich zusehends; allein immer fehlt noch Vieles, um den fremden Produkten mit Erfolg die Spitze bieten zu können.

	1860.	1861.		
	Ctr.	Ctr.		Ctr.
Holzwaaren, gemeine	12,899	13,909,	Zunahme	10
" feine (Möbeln)	2,682	2,796,	"	114
Drechslerarbeiten, gemeine	451	383,	Abnahme	68
" polirte und bemalte	1,066	1,169,	Zunahme	103
Bürstenbinderwaaren, rohe	2,396	2,195,	Abnahme	201
" feine	222	216,	"	6

Wenn bei einem Artikel die innere Produktion die einheimischen Bedürfnisse decken könnte, so dürfte es bei Holz- und Drechslerarbeiten und Bürstenbinderwaaren der Fall sein, und trotzdem nimmt die Einfuhr von Holzarbeiten eher noch zu. Die Einfuhr bereits vorgearbeiteter feiner Möbeln (aus Mahagoni 2c.) konvenirt wegen der Fracht besser, denn die einheimischen Schreiner stehen den auswärtigen nicht nach.

	1860.	1861.		
	Ctr.	Ctr.		Ctr.
Stricke und Schnüre	2998	2828,	Abnahme	170
Seilerarbeiten	75	97,	Zunahme	22
Pack- und Löschpapier	4281	6278,	"	1997
Druck- und Schreibpapier	7689	6521,	Abnahme	1168
Bücher und Musikalien	8443	8654,	Zunahme	211

Die einzige Veränderung von Belang findet sich hier auf Papier, dessen Import seit einigen Jahren, wiewohl schwach, abnimmt. Der Beweis, daß diese Industrie im Lande gedeiht, liegt in der fortwährenden Vermehrung der entsprechenden Etablissemente.

	1860.	1861.		
	Ctr.	Ctr.		Ctr.
Töpferwaaren, gemeine	10,768	8,965,	Abnahme	1803
" feine	15,150	13,938,	"	1212

Maßgebender für unsere Verhältnisse ist aber

Die erstere Kategorie weist nach und nach eine Verminderung der Einfuhr auf; sie blieb im letzten Jahre auch erheblich hinter dem Durchschnitt zurück. Die feinen Töpferwaaren dagegen behaupteten im Jahre 1861 ungefähr den Standpunkt des Durchschnittes.

	1860.	1861.		
	Ctr.	Ctr.		Ctr.
Handwerkszeuge	5246	5487,	Zunahme	241
Schlosserwaaren	8723	8062,	Abnahme	661
Eisenblechwaaren	2228	1515,	"	713
Blechwaaren	1586	1558,	"	28

In diesen Artikeln sind wir dem Ausland noch ziemlich tributpflichtig. Die einheimische Produktion in diesem Gebiete ist noch schwach; doch haben in jüngster Zeit Schweizerische Etablissemente auch in dieser Richtung entschiedene Fortschritte beurkundet und angefangen, dem Französischen, Deutschen und Englischen Fabrikat, auf das der Schweizerische Konsum beinahe ausschließlich angewiesen war, mit Erfolg Konkurrenz zu machen.

	1860.	1861.		
	Ctr.	Ctr.		Ctr.
Lederwaaren, gemeine	2241	1818,	Abnahme	423
" feine	4553	4422,	"	131
Spielzeug	2014	2330,	Zunahme	316
Quincaillerie	9971	9974,	"	3
Uhren, hölzerne	329	302,	Abnahme	27
" aller Art	1081	941,	"	140
Kleider, fertige	6073	6137,	Zunahme	64
Hüte und Kappen	1573	1682,	"	109
Shawls	1267	1074,	Abnahme	193
Bijouterie, Gold- und Silberwaaren	461	475,	Zunahme	14

Für Lederwaaren, Quincaillerie, Uhren, Kleider, Hüte und Shawls zollen wir der in Modesachen tonangebenden Französischen Industrie jährlich schöne Summen, da diese Artikel einen sehr bedeutenden Werth repräsentiren. Große Veränderungen in diesen Artikeln sahen wir im Berichtsjahre nicht; doch scheint in Luxusgegenständen im Ganzen genommen eher Neigung zur Zunahme vorhanden zu sein.

Das Total der Einfuhr giebt ein Bild, welches für das Gedeihen unseres Verkehrs und für unsere Gewerbsthätigkeit einen nicht ungünstigen Eindruck machen muß, besonders im Hinblick auf die allgemeine politische Weltlage, welche immer so unsicher war, daß Handel und Verkehr sich einer anhaltenden Spannung nicht zu entziehen vermochten.

B. Die Ausfuhr.

Im Allgemeinen wurden eingeführt:

	1858.	1859.	1860.	1861.	Durchschnittlich.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Zollpflichtige Güter	677,837	757,652	810,651	899,743	786,471
Setzt man die nach Zugthierlasten tarifirten ausgeführten Artikel in Ctr. reduzirt hinzu mit	798,278	677,699	640,017	820,741	734,184
so erhält man eine Totalausfuhr von	1,476,115	1,435,351	1,450,668	1,720,484	1,520,655

Wie bei der Einfuhr, so sehen wir auch beim Export eine fortwährende Zunahme. Gegen 1858 steigerte sich die Ausfuhr der nach dem Gewicht tarifirten Artikel im Jahre 1861 um 244,369 Ctr., welche Zahl auch den Durchschnitt der letzten vier Jahre um 199,828 Ctr. übersteigt. Bestimmte Schlußfolgerungen lassen sich aber an diese Zahlen nach keine knüpfen, so lange das Ausfuhrverhältniß, nach den Hauptexportartikeln aus einander gehalten, nicht einen tieferen Blick gestattet.

Bei den einzelnen Exportartikeln von Bedeutung liefern die Ausfuhrtabellen folgende Resultate:

a. Verzehrungsgegenstände.

Ausgeführt wurden:

	1860.	1861.		
	Ctr.	Ctr.		Ctr.
Bier	1,423	2,227,	Zunahme	804
Branntwein	1,774	1,634,	Abnahme	140
Butter	1,977	2,147,	Zunahme	170
Getreide	28,213	39,827,	"	11,614
Kaffee	1,545	1,224,	Abnahme	321

	1860.	1861.		
	Ctr.	Ctr.		Ctr.
Kastanien	2,677	3,376,	Zunahme	699
Käse	146,789	166,857,	„	20,068
Kirschwasser	1,120	788,	Abnahme	332
Kleien	23,564	26,075,	Zunahme	2,511
Mehl	13,930	26,859,	„	12,929
Nudeln	1,699	2,093,	„	394
Obst, frisches, Kartoffeln 2c.	44,336	50,435,	„	6,099
„ gedörrtes	1,888	1,696,	Abnahme	192
Oele aller Art	5,297	4,861,	„	436
Reis	2,978	3,337,	Zunahme	359
Tabak in Blättern	2,285	708,	Abnahme	1,577
„ fabrizirter	4,507	5,497,	Zunahme	990
Wein, Schweizerischer, in Kufen	2,875	3,360,	„	485
„ aller Art	4,969	6,208,	„	1,239
Wermuthgeist	9,047	5,937,	Abnahme	3,110
Zucker	885	1,623,	Zunahme	738

Die einzigen Abweichungen von einigem Belang sehen wir bei Getreide, Käse, Mehl, Obst und Kartoffeln, die eine Zunahme bei Tabak in Blättern und Wermuthgeist, welche eine Abnahme des Exports beurkunden. Die wichtigste Veränderung in dieser Kategorie bildet die Mehrausfuhr vom Käse, welche indessen keineswegs so lohnend gewesen sein soll, wie in früheren Jahren, zumal bestimmt versichert wurde, es seien Fälle vorgekommen, wo dieser Artikel unter dem Ankaufspreise abgesetzt werden mußte.

b. Rohstoffe und Halbfabrikate

wurden exportirt:

	1860.	1861.		
	Ctr.	Ctr.		Ctr.
Abfälle von Thieren	7,380	8,288,	Zunahme	908
Asphalt	11,620	33,710,	„	22,090
Baumrinde	10,802	9,630,	Abnahme	1,172
Baumwolle, rohe	16,114	15,525,	„	589
Baumwollengarn und Zwirn	25,961	24,420,	„	1,541
Chemische Produkte	973	1,358,	Zunahme	385
Eisen, rohes	12,515	26,011,	„	13,496
Eisen, geschmiedetes, gezogenes, Eisenblech und Draht	5,606	5,244,	Abnahme	362
Eisen- und Stahlwaaren und Eisenguß	12,899	11,529,	„	1,369
Farbwaaren und Kräuter	6,798	8,914,	Zunahme	2,116
Felle und Häute, rohe	35,709	39,949,	„	4,240
Leder aller Art	4,273	3,958,	Abnahme	315
Floretseide, gesponnene	4,055	4,815,	Zunahme	760
Gerberlohe	12,011	9,887,	Abnahme	2,124
Hanf und Flachs	252	343,	Zunahme	91
Hanf und Flachsgarn	577	311,	Abnahme	266
Harz und Pech	10,434	11,270,	Zunahme	836
Krapp und Krappwurzeln	3,312	3,894,	„	582
Lumpen	5,590	4,947,	Abnahme	643
Leim	1,416	466,	„	950
Metalle, nicht benannte	1,066	1,079,	Zunahme	13
Seide	6,066	6,829,	„	763
Seidenabfälle	4,701	4,057,	Abnahme	644
Weinstein	4,469	3,098,	„	1,371
Wolle, rohe	6,059	5,078,	„	981

Erhebliche Steigung der Ausfuhr notiren wir hier bei Asphalt, Eisen, rohes, Farbwaaren und Kräuter, Felle und Häute, rohe, Floretseide, gesponnene, und Seide, während Eisen- und Stahlwaaren, Eisenguß, Baumrinde und Gerberlohe, Leim, Weinstein und rohe Wolle eine Abnahme aufweisen.

Auch bei Baumwollengarn sehen wir im Vergleich zu 1860 eine Abnahme, obwohl sich gegenüber dem Durchschnitt der letzten vier Jahre noch eine erhebliche Zunahme der Ausfuhr dieses Artikels konstatirt, denn in jenen Jahren stieg der daherige Export von Jahr zu Jahr.

c. Fabrikate

wurden ausgeführt:

	1860.	1861.		
	Ctr.	Ctr.		Ctr.
Baumwollenwaaren	165,990	162,123,	Abnahme	3,867
Bücher und Musikalien	4,400	5,010,	Zunahme	610
Glaswaaren	1,635	1,779,	„	144
Holzwaaren	11,481	22,641,	„	11,160
Lederwaaren	278	230,	Abnahme	48
Leinenwaaren	1,894	3,300,	Zunahme	1,406
Manufakturen, nicht besonders genannte	771	774,	„	3
Maschinen	48,480	64,764,	„	16,284
Messingwaaren	622	560,	Abnahme	62
Verarbeitete Metalle (Bijouterie)	582	571,	„	11
Quincaillerie	2,060	1,554,	„	506
Seidenwaaren	28,785	27,873,	„	912
Strohgeflechte	4,228	3,252,	„	976
Uhren	1,790	1,568,	„	222
Waaren, nicht besonders genannte	31,235	33,838,	Zunahme	2,603
Wollenwaaren	2,992	3,796,	„	804

Nach dieser Zusammenstellung weisen von den Hauptexportartikeln bloß Holzwaaren und Maschinen erhebliche Zunahme, alle anderen dagegen mehr oder weniger starke Abnahme auf. Vergleicht man aber das Resultat des letzten Jahres auch mit demjenigen des Durchschnitts der vier letzten Jahre, so steht die Ausfuhr an Baumwollenwaare im Berichtsjahre um circa 10,000 Ctr. über dem Durchschnitt, während die Seidenwaaren unter dem Durchschnitt stehen und seit 1859 fortgesetzt wieder abnahmen. Fühlbar ist auch der Ausfall auf der Strohwaaren- und Uhrenausfuhr, deren Fabrikation in letzter Zeit mit vielen Widerwärtigkeiten zu kämpfen hatte. Allgemein wurde über äußerst gedrückte Preise aller Fabrikate geklagt, Preise, welche die Arbeit nicht gehörig lohnen, und trotz aller Mühe keine Zunahme des Nationalreichthums gewähren.

C. Durchfuhr-Verkehr.

Es transitirten:

	1858.	1859.	1860.	1861.	Durchschnittlich.
An Vieh, Stücke	80,251	82,305	91,353	93,761	86,917
„ Werthen, Fr.	353,475	405,439	14,012	— *)	
„ Zugthierlasten	13,034	14,083	38,537	43,047	27,175
„ Centnern	301,033	514,788	687,851	816,380	580,013

Diese Zahlen beweisen die fortwährende Steigung des Durchfuhrverkehrs von Jahr zu Jahr. Die im vorletzten Jahre vollzogene Reduktion der Durchfuhrzölle auf Waaren, die nach Centnern zahlen, von 30 auf

*) Mit dem 1. Februar 1860 hörte die Verzollung nach Werthen auf. Die früher nach dem Werth taxirt gewesenen Objekte zahlen von jenem Zeitpunkte an bei der Durchfuhr nach Zugthierlasten; daher erklärt sich im Jahr 1860 die Abnahme und im Jahr 1861 das gänzliche Wegfallen des Verkehrs nach Werthen, während dagegen die Abtheilung „in Zugthierlasten“ pro 1860 und 1861 aus dem nämlichen Grunde auffallend zugenommen haben.

5 Rappen (für Strecken über 8 Stunden) beweist neuerdings, wie richtig der Satz ist: „Je freier, desto größer der Verkehr".

Die im Vergleich zum früheren Ansatze erwartete finanzielle Einbuße hat sich bereits durch die vermehrte Frequenz so zu sagen wieder ausgeglichen.

Mit der Zunahme der Schienenverbindungen mit dem Auslande und der direkten Fortsetzung derselben durch unser Land nach anderen auswärtigen Bahnen wird die Transitbewegung noch beträchtlich zunehmen, ein Ergebniß, das sich noch überall eingestellt hat, wo durch ununterbrochene Verkehrsadern die Bewegung auf weitere Distanzen ohne Umladung vermittelt wird.

Die größte Transitbewegung machte sich im Berichtsjahre in folgenden Richtungen:

	Ctr.
Basel-Schaffhausen	56,132
„ Magadino	47,580
„ Romanshorn	20,984
„ Genf	15,858
„ Haag	10,227
„ Rorschach	6,831
„ Visis	5,699
Chur-Splügen	37,756
„ Magadino	35,364
„ Rorschach	16,161
„ Basel	8,332
„ Zürich	5,540
Genf-Lausanne	17,383
„ Verrières	16,013
„ Morsee	8,134
Magadino-Basel	8,757
„ Chur	7,930
Romanshorn-Basel	96,566
„ Waldshut	33,902
„ Genf	2,833
„ Zürich	1,569
Rorschach-Chur	71,718
Schaffhausen-Waldshut	1,977
„ Romanshorn	1,934
„ Genf	1,545
Splügen-Chur	36,526
„ Magadino	3,439
Waldshut-Romanshorn	55,511
„ Schaffhausen	20,578
„ Chur	5,076
„ Zürich	1,616

Im Ganzen transitirten von einer Zollstätte zur anderen 1,255,558 Ctr.

Nach Niederlagshäusern sind abgefertigt worden:

	1858.	1859.	1860.	1861.	Durchschnittlich.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
im Ganzen	77,480	93,093	151,568	128,930	112,768
und zwar auf dasjenige					
in Basel	24,030	39,442	83,295	52,690	49,864
in Zürich	13,458	13,755	13,955	14,514	13,920
„ Lausanne	12,265	14,935	15,048	20,454	15,625
„ Chur	2,073	2,920	5,190	2,680	3,216

Die übrigen Niederlagshäuser haben wenig Bedeutung.

Der Freihafen von Genf hatte einen Transitverkehr von 146,722 Ctrn., davon wurden zum Eingang verzollt 82,706 Ctr.

Schweizergegenstände, welche mit Freipässen über fremdes Gebiet wieder in die Schweiz gingen, wurden abgefertigt:

Vieh	45,854 Stücke,
an Werthen	8,010,605 Fr.,
in Lasten	61,170,
und an Waaren nach Centnern	465,246.

Der Verkehr mit unseren Nachbarstaaten im Jahre 1861 kann noch nicht mit Genauigkeit angegeben werden, indem das diesfällige Material zur Zeit noch nicht vollständig vorliegt. Im Jahre 1860 stellte sich dieser Verkehr, in Totalitäten ausgedrückt, wie folgt:

Mit Frankreich:

	Stücke.	Werth.	Lasten.	Ctr.
Einfuhr	48,041	241,296 Fr.	195,328	4,607,632
Ausfuhr	28,502	4,550,432 „	13,049	290,913
Durchfuhr	6,487		12,586	185,856
Totalverkehr	83,030	4,791,728 Fr.	220,963	5,083,401

Mit dem Zollverein:

	Stücke.	Werth.	Lasten.	Ctr.
Einfuhr	55,321	149,449 Fr.	146,712	2,767,219
Ausfuhr	23,020	188,595 „	13,666	280,044
Durchfuhr	24,051	13,930 „	24,432	120,608
Total	102,392	551,974 Fr.	184,810	3,167,871

Mit Oesterreich:

	Stücke.	Werth.	Lasten.	Ctr.
Einfuhr	25,245	7,778 Fr.	14,288	90,951
Ausfuhr	4,309	11,260 „	1,882	53,013
Durchfuhr	1,574		29	32,411
Total	31,128	19,038 Fr.	16,194	176,375

Mit Italien:

	Stücke.	Werth.	Lasten.	Ctr.
Einfuhr	89,099	20,013 Fr.	60,488	863,658
Ausfuhr	34,450	1,348,260 „	14,070	187,516
Durchfuhr	20,110	82 „	1,473	250,652
Total	143,659	1,368,355 Fr.	76,031	1,301,826

Es versteht sich, daß hierunter auch diejenigen Quantitäten inbegriffen sind, welche von weiter her kommen oder nach entfernteren Gegenden gingen, eine Sonderung des Verkehrs mit den Nachbarstaaten von demjenigen, der von weiter her oder nach entfernteren Gegenden stattfindet, wäre ohne für das Publikum höchst lästige Kontrolen unmöglich und selbst dennoch sehr zweifelhaft.

Finanzielles Ergebniß.

Die Einnahmen und die Ausgaben der Zollverwaltung haben, im Vergleich zum Jahre 1860, ergeben:

Einnahmen.

	1860.	1861.	Vermehrung.	Verminderung.
Einfuhrzölle	Fr. 7,570,401. 39	Fr. 7,268,911. 05	Fr. 301,490. 34	
Ausfuhrzölle	„ 466,233. 21	„ 408,030. 33	„ 58,202. 88	
Durchfuhrzölle	„ 46,822. 64	„ 41,669. 21	„ 5,153. 43	
Niederlagsgebühren	„ 13,770. 20	„ 7,938. 22	„ 5,831. 98	
Strafbußenantheil	„ 6,920. 01	„ 4,836. 88	„ 2,083. 13	
Ordnungsbußen	„ 830. 08	„ 1,003. 77		Fr. 173. 69
Waggebühren	„ 16,230. 71	„ 16,780. 60		„ 549. 89
Verschiedenes	„ 16,625. 82	„ 16,755. 49		„ 129. 67
	Fr. 8,137,834. 06	Fr. 7,765,925. 55	Fr. 372,761. 76	Fr. 853. 25

somit gegenüber den Roheinnahmen des vergangenen Jahres eine Mehreinnahme von Fr. 371,908. 51.

Gesetzgebung.

Erhebung des Brunshäuser Zolls.

Die Nr. 15 der Hannoverschen Gesetz-Sammlung für 1862 enthält die nachstehende, im Handelsarchiv Nr. 22 S. 453 bereits erwähnte Bekanntmachung in Betreff der Erhebung des Brunshäuser Zolls für die aus See nach Harburg geführten und dort ausgeladenen Güter. Wir haben rücksichtlich derselben zu bemerken, daß dieselbe auf Oldenburgische Schiffe sich bezieht, welche noch nicht von Entrichtung des Brunshäuser Zolls befreit sind:

Nachdem Königliches Finanz-Ministerium die Aufhebung der Zollfreiheit angeordnet hat, welche laut Bekanntmachung der Königlichen General-Direktion der Zölle vom 6. August 1850[1]) für die aus See nach Harburg geführten und dort ausgeladenen Güter bisher gestattet war, so bringen wir zur Ausführung dieser Anordnung Nachstehendes zur öffentlichen Kenntniß:

§. 1.

Die durch Königliche General-Direktion der Zölle unter dem 6. August 1850 zur öffentlichen Kenntniß gebrachte Nichterhebung des Brunshäuser Zolls für die aus See nach Harburg geführten und dort ausgeladenen Güter wird, vom 1. Juni d. J. angerechnet, aufgehoben. Es unterliegen daher von diesem Tage an die Schiffe und Schiffsladungen, welche über die Zolllinie bei Brunshausen elbaufwärts nach Harburg kommen und von dort wieder abgehen, bei der Passirung der Zolllinie sowohl, als an dem Bestimmungsorte Harburg derselben Behandlung und Verpflichtung, wie die über die Zolllinie nach Hamburg gehenden und von dort zurückkommenden Schiffe oder Güter.

§. 2.

Die Behörde, welcher die zu Harburg ankommenden See- oder Leichterschiffe ihre Ankunft anzuzeigen und den Zoll zu entrichten, beziehungsweise zu deponiren oder sicherzustellen haben, ist die Elbzoll-Nebenkasse in Harburg, von welcher auch die nöthigen Retourscheine ausgestellt werden.

§. 3.

Die Bekanntmachung der General-Direktion der Zölle vom 6. August 1850 nebst allen späteren Zusätzen und Aenderungen wird hiemit aufgehoben.

Hannover, den 19. Mai 1862.

Königliche General-Direktion der Wasserzölle.

C. Albrecht.

[1]) H. A. 1851 I. S. 104.

Eingangsabgaben vom Wein in Großbritannien.

(Mon. univ. Nr. 155.)

Am 4. April d. J. hat das Britische Unterhaus eine Resolution angenommen, welche nach der General-Ordre der Schatzverwaltung vom nämlichen Tage die Eingangsabgaben vom Wein folgendermaßen normirt:

„An die Stelle der gegenwärtig auf die hierunter bezeichneten Artikel Anwendung findenden Zölle treten vom 4. April 1862 ab bei der Einfuhr der gedachten Artikel folgende Abgaben[1]):

Wein, weißer, rother und Hefe von solchem Wein:

Weine in Gebinden, die nach Syke's Hydrometer an probehaltigem Alkohol enthalten:			
weniger als 26 pCt.	pro Gall.	1 Sh.	
weniger als 42 pCt.	»	2 »	6 P.
Weine in Flaschen mit weniger als 42 pCt. probehaltigem Alkohol	»	2 »	6 »
für jeden Grad Probegehalt mehr als 42 pCt. (Zusatz-Abgabe)	—	»	3 »

Um die Weine im Entrepôt zu verstärken, dürfen nur 20 pCt. probehaltigen Alkohols verwendet werden, und kein Wein darf im Entrepôt zu einem höheren Stärkegrade als 40 pCt. des gedachten probehaltigen Alkohols verstärkt werden.

Sollte die vorgedachte Resolution des Unterhauses nicht zum Gesetze erhoben werden, so wird nach der Verfügung der Zollverwaltung vom 4. April 1862 die Differenz zwischen dem neuen und dem älteren Zollsatze wiedererstattet.

Haupt- und Handelsvertrag zwischen Großbritannien und Marokko. Vom 9. Dezember 1856.

(Ann. parlem. belges. 198—200.)

Nach Beendigung des Spanisch-Marokkanischen Feldzuges haben die Regierungen von Spanien und Marokko einen Handelsvertrag abgeschlossen, welchen wir demnächst veröffentlichen werden. Den betreffenden Verhandlungen hat der am 9. Dezember 1856 zwischen Großbritannien und Marokko abgeschlossene Vertrag zur Grundlage gedient, welchen wir mit dem Bemerken hier folgen lassen, daß derselbe aus zwei Urkunden besteht, von denen die erste den Hauptvertrag, die zweite den Handels- und Schifffahrtsvertrag enthält und daß der ganze Vertrag nach erfolgter Auswechselung der Ratifikationen am 10. April 1857 in Kraft getreten ist.

A. Hauptvertrag zwischen Großbritannien und Marokko.

Einleitung.

Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland und Seine Majestät der Sultan von Marokko und Fez, von dem Wunsche geleitet, die guten Beziehungen, welche zwischen ihren Regierungen und ihren beiderseitigen Untertha-

[1]) Vergl. die Pos. 25 des Zolltarifs vom 28. August 1860. H. A. 1860 II. S. 385 folg.

nen lange Zeit hindurch bestanden haben, aufrecht zu erhalten und zu befestigen, haben beschlossen, eine Durchsicht und Verbesserung der zwischen den beiden Ländern bestehenden Verträge vorzunehmen und haben zu diesem Behufe Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Ihre Majestät die Königin des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland: den Herrn Johann Hay Drummond Hay, Ihren Geschäftsträger und General-Konsul bei Seiner Majestät dem Sultan von Marokko,

und Seine Majestät der Sultan von Marokko: Sidi Muhamed Khatib, Ihren Staatssekretair für die Auswärtigen Angelegenheiten,

welche nach Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten die folgenden Artikel vereinbart haben:

Art. 1.

Es soll Friede und beständige Freundschaft zwischen Ihrer Majestät der Königin des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland und Seiner Majestät dem Sultan von Marokko, sowie zwischen ihren Regierungen und ihren beiderseitigen Unterthanen bestehen.

Art. 2.

Ihre Majestät die Königin von Großbritannien kann einen oder mehrere Konsuln in den Staaten des Sultans von Marokko ernennen, und diesen Konsuln soll es freistehen, in jedem Seehafen und jeder Stadt des Sultans von Marokko zu wohnen, welche die Britische Regierung oder sie selbst wählen, und die am geeignetesten befunden werden für die Angelegenheiten und den Dienst Ihrer Großbritannischen Majestät und für den den Englischen Handeltreibenden zu leistenden Beistand.

Art. 3.

Der Britische Geschäftsträger oder jeder andere von der Königin von Großbritannien bei dem Sultan von Marokko beglaubigte politische Agent, und ebenso die in den Staaten des Sultans von Marokko wohnenden Britischen Konsuln sollen stets in einer ihrer Stellung entsprechenden Weise geschützt und geehrt werden. Ihre Häuser und ihre Familien sollen frei und unverletzlich gehalten werden. Niemand darf sich in ihre Angelegenheiten mischen, oder gegen sie irgend eine Handlung der Unterdrückung oder der Unhöflichkeit, sei es in Worten oder sei es in Thaten, begehen, und sollte es Jemand thun, so soll er eine sehr ernstliche Züchtigung erhalten, die ihm selbst eine Strafe, ein Beispiel aber für die Anderen ist.

Der Geschäftsträger ist befugt, seine eigenen Dollmetscher und Diener unter den Muselmännern oder Anderen sich auszuwählen, und weder seine Dollmetscher noch seine Dienstboten sind gezwungen, irgend welches Kopfgeld oder Zwangssteuer oder andere ähnliche Abgaben zu entrichten. Was die Konsuln oder Vicekonsuln betrifft, die in den Häfen unter den Befehlen des Geschäftsträgers wohnen, so sollen sie befugt sein, sich einen Dollmetscher, einen Kawassen und zwei Diener aus den Muselmännern oder Anderen auszuwählen; und weder der Dollmetscher, noch der Kawasse, noch die Diener sind gezwungen, Kopfgeld, Zwangssteuer oder andere ähnliche Abgaben zu entrichten. Wenn der besagte Geschäftsträger zum Vicekonsul einen Unterthanen des Sultans von Marokko in einem Marokkanischen Hafen ernennen sollte, so sind der ernannte Vicekonsul und die sein Haus bewohnenden Mitglieder seiner Familie unverletzlich gehalten und befreit von der Entrichtung von Kopfgeld und anderen ähnlichen Abgaben; der Vicekonsul kann jedoch keinen Unterthanen des Sultans von Marokko unter seinen Schutz nehmen, mit Ausnahme der unter seinem Dach wohnenden Glieder seiner Familie. Der Geschäftsträger und die bezeichneten Konsuln sollen einen Ort haben, wo sie die Gebräuche ihrer Religion ausüben können, und es ist ihnen erlaubt, jederzeit ihre Fahne auf den von ihnen bewohnten Häusern, sei es in einer Stadt, sei es außerhalb, sowie auch auf ihren Fahrzeugen, wenn sie zur See fahren, aufzuhissen.

Es dürfen weder von ihrem Vermögen noch von sonstigen zu ihrem persönlichen Gebrauche oder zum Gebrauche ihrer Familien nach den Staaten des Kaisers von Marokko ihnen zugehenden Gegenständen Abgaben im Voraus erhoben werden; der obengenannte Geschäftsträger, Konsul oder Vicekonsul soll jedoch den Zollbeamten ein eigenhändig geschriebenes Verzeichniß übergeben, welches die Zahl der Gegenstände, die sie kostenfrei eingehen zu lassen wünschen, aufweist. Dieses Privilegium soll nur solchen Konsularagenten, die nicht Handel treiben, bewilligt werden. Wenn der Dienst ihres Souverains sie veranlaßt, zeitweilig sich in ihrem Vaterlande aufzuhalten, oder wenn sie eine Person zu ihrem Stellvertreter während ihrer Abwesenheit ernennen, so können sie nicht verhindert werden, die Angelegenheiten auf demselben Fuße weiter zu behandeln, und kein Schade soll ihnen zugefügt werden, weder ihnen selbst, noch ihren Dienern oder ihrem Eigenthum, sondern sie sind immer befugt, zu kommen und zu gehen, und müssen unverletzlich gehalten und geachtet werden, und sie wie die Vicekonsuln genießen im weitesten Umfange alle Privilegien, die heute oder in der Zukunft die Konsuln der meistbegünstigten Nationen genießen oder genießen werden.

Art. 4.

Was die persönlichen Privilegien betrifft, die die Unterthanen Ihrer Britischen Majestät in den Staaten des Sultans von Marokko genießen, so verpflichtet sich Seine Majestät der Scherif der Scherifs, sie frei und in dem Genuß des Privilegiums zu lassen, in den Gebieten und Besitzungen Ihrer genannten Majestät zu reisen und zu wohnen, indem sie jedoch den Polizeigesetzen, welche sich auf die Unterthanen der meistbegünstigten Nation erstrecken, sich zu unterwerfen haben.

Sie sollen befugt sein, Häuser und Waarenlager pachtweise oder auf jede andere Art zu miethen, wenn jedoch ein Englischer Unterthan kein zu seinem Unterkommen oder zu seinem Handel taugliches Haus oder Waarenlager finden sollte, dann werden die Marokkanischen Behörden ihm beistehen, in den überhaupt für die Wohnungen der Europäer gewählten Bezirken ein Unterkommen zu finden. Wenn im Innern der Stadt eine zur Erbauung eines Hauses oder eines Waarenlagers taugliche Stelle sich vorfindet, so soll ein schriftliches Uebereinkommen mit den Stadtbehörden abgeschlossen werden, in welchem die Zahl der Jahre, während welcher der Englische Unterthan den Grund und Boden und das Gebäude in seinem Besitz behalten kann, dergestalt angegeben werden soll, daß derselbe für die aufgewendeten Unkosten entschädigt wird; und Niemand kann den Englischen Unterthanen zwingen, seine Wohnung oder sein Waarenlager früher zu verlassen, als bis die in der Urkunde erwähnte Zeit

abgelaufen ist. Sie sind niemals, unter welchem Vorwande es auch sei, gezwungen, Abgaben oder Steuern zu entrichten.

Sie sollen frei sein vom Kriegsdienste sowohl zu Lande als zu Wasser und ebenso von Zwangsanleihen und von jeder außerordentlichen Kontribution. Ihre Wohnungen, Handelshäuser und jedes ihnen gehörige Grundstück, das den Zweck hat, bewohnt zu werden oder ihrem Handel zu dienen, müssen unverletzlich gehalten werden. Keine willkürliche Nachforschung oder Durchsuchung darf in den Häusern der Britischen Unterthanen, keine willkürliche Prüfung oder Einsichtnahme darf in ihren Büchern und Papieren stattfinden; derartige Maßnahmen können nur mit Uebereinstimmung und selbst nur auf Befehl des General-Konsuls oder Konsuls zur Ausführung gebracht werden. Seine Majestät der Sultan verpflichtet sich, die Unterthanen Ihrer Britischen Majestät in seinen Staaten ihr Eigenthum und ihre persönliche Sicherheit in einer ebenso vollständigen Weise genießen zu lassen, wie die Unterthanen des Kaisers von Marokko solche in dem Innern der Gebiete Ihrer Britischen Majestät genießen. Ihrerseits verpflichtet sich Ihre Britische Majestät, den Unterthanen Seiner Majestät des Sultans dieselben Privilegien in allen ihren Besitzungen einzuräumen, welche den Unterthanen der meistbegünstigten Nationen eingeräumt sind.

Art. 5.

Alle Englischen Unterthanen und Handeltreibende, welche in den Staaten des Sultans von Marokka zu wohnen wünschen, haben völlige und gänzliche Sicherheit für sich und für ihr Eigenthum; sie sind befugt, ihre Religion ohne jegliche Hindernisse auszuüben und erhalten einen Begräbnißplatz für ihre Todten; es ist ihnen gestattet, abzureisen, um die Letzteren mitzunehmen, und es ist ihnen Sicherheit und Schutz bei dem Fortgange und bei der Wiederkehr zugesichert. Sie sind befugt, einen ihrer Freunde oder Diener zur Wahrnehmung ihrer Geschäfte, sei es zu Lande oder sei es zu Wasser, ohne irgend welches Hinderniß oder Verbot, zu ernennen; und wenn ein Englischer Handeltreibender innerhalb oder außerhalb der Häfen Seiner Majestät des Sultans ein Fahrzeug haben sollte, so soll es stets sowohl ihm selbst als auch seinen Freunden oder Dienern erlaubt sein, an Bord zu gehen, ohne daß er selbst, seine Freunde oder Diener veranlaßt werden können, in dieser Hinsicht eine Zwangsabgabe zu entrichten.

Art. 6.

Niemand, der Unterthan der Königin von Großbritannien oder unter deren Schutz gestellt ist, kann gezwungen werden, ohne seinen ausdrücklichen Willen zu verkaufen oder zu kaufen; ebenso hat kein Unterthan des Sultans von Marokko Ansprüche auf das Vermögen des Englischen Handeltreibenden zu erheben, mit Vorbehalt des Falles einer freiwilligen Preisgebung Seitens dieses Letzteren, und nichts kann dem Englischen Handeltreibenden weggenommen werden, mit Ausnahme dessen, worüber die beiden Parteien übereingekommen sind.

Dieselben Vorschriften sollen rücksichtlich der Marokkanischen Unterthanen in den Staaten der Königin von Großbritannien beobachtet werden.

Art. 7.

Kein Unterthan der Königin von Großbritannien und keine unter deren Schutz gestellte Person kann gezwungen werden, eine einer anderen Person seiner Nation obliegende Schuld zu bezahlen, wenn er nicht durch eine eigenhändig geschriebene Urkunde sich für den Schuldner verantwortlich gemacht oder verbürgt hat; und in derselben Weise kann kein Unterthan des Kaisers von Marokko gezwungen werden, eine von einer anderen Person seiner Nation an einen Englischen Unterthanen geschuldete Summe zu bezahlen, wenn er sich nicht durch eine eigenhändige schriftliche Verhandlung verantwortlich gemacht oder verbürgt hat.

Art. 8.

In allen Kriminalfällen, und in allen Klagen, in jeder bürgerlichen Zwistigkeit, Streit oder Rechtshandel, die unter den Englischen Unterthanen entstehen, sind der Englische Generalkonsul, Vicekonsul oder Konsular-Agent die einzigen Richter oder Schiedsmänner.

Kein Statthalter, Kadi oder sonstige Marokkanische Behörde kann einschreiten und die Unterthanen ihrer Britischen Majestät sind in Angelegenheiten der Kriminal- oder Civil-Rechtspflege nur verantwortlich vor dem Gerichtshofe des General-Konsuls, Vicekonsuls oder anderer Englischer Behörden.

Art. 9.

Alle zwischen Englischen und Marokkanischen Unterthanen entstehenden Rechtsstreitigkeiten oder Kriminalklagen oder Rechtshändel aller Art sollen in folgender Art behandelt werden:

Wenn der Kläger ein Englischer Unterthan und der Beklagte ein Marokkanischer Unterthan ist, dann entscheidet allein der Statthalter der Stadt oder des Bezirks oder auch der Kadi den Fall, je nachdem derselbe ihren betreffenden Sprengeln zugewiesen ist. Der Englische Unterthan richtet seine Klage an den Statthalter oder an den Kadi durch Vermittelung des Generalkonsuls, Konsuls oder deren Stellvertreter, die das Recht haben, dem Prozesse während dessen ganzer Dauer beizuwohnen.

Ebenso wenn der Kläger ein Maure und der Beklagte ein Engländer ist, so gehört die Sache einzig vor den Generalkonsul, Konsul, Vicekonsul oder Konsular-Agenten Großbritanniens; der Kläger kann den Marokkanischen Behörden Anzeige davon machen, und der Statthalter, der Kadi oder ein anderer von ihnen bezeichneter Beamter kann, wenn er oder sie es wünschen, dem ganzen Prozesse beiwohnen. Sind die Englischen oder Maurischen Kläger mit der Entscheidung des Generalkonsuls, Konsuls, Statthalters oder Kadis (je nachdem der Fall diesen verschiedenen Gerichtshöfen zugewiesen ist) unzufrieden, so haben sie das Recht, Berufung einzulegen, je nach dem Falle, bei dem Geschäftsträger oder Generalkonsul Ihrer Britischen Majestät, oder bei dem Maurischen Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Art. 10.

Verfolgt ein Engländer vor einem Marokkanischen Gerichtshofe einen Unterthanen des Sultans wegen einer in den Ländern Ihrer Britischen Majestät eingegangenen Schuld, dann muß er ein in Europäischen oder Arabischen Buchstaben geschriebenes und von dem Maurischen Schuldner in Gegenwart des Marokkanischen Konsuls, Vicekonsuls oder Konsular-Agenten unterzeichnetes und von ihm oder in Gegenwart zweier Zeugen, deren Unterschriften in derselben Sitzung oder später durch den Maurischen Konsul, Vicekonsul oder Konsular-Agenten, oder wenn an den Orten kein Marokkanischer Konsul, Vice-

Konsul oder Konsular-Agent sich befindet, durch einen Englischen Anwalt bezeugt sind, beglaubigtes Anerkenntniß der Schuldverbindlichkeit vorlegen. Jede solchergestalt bezeugte und durch den Marokkanischen Konsul oder Konsular-Agenten oder auch durch den Englischen Anwalt beglaubigte Urkunde hat vor dem Maurischen Gerichtshofe volle Geltung und Kraft. Wenn sich ein Maurischer Schuldner nach einer Stadt oder nach einem Orte Marokkos flüchtet, wo die Herrschaft des Sultans anerkannt ist und wo ein Konsul oder Konsular-Agent nicht wohnen kann, so wird die Maurische Regierung den Maurischen Schuldner nöthigen, nach Tanger oder nach einem anderen Hafen oder Stadt Marokkos zu kommen, wo der Englische Gläubiger sein Recht vor einem Gerichtshofe zu verfolgen wünscht.

Art. 11.

Wenn der Englische General-Konsul oder ein anderer der Englischen Konsuln, Vicekonsuln oder Konsularagenten Veranlassung hat, von der Marokkanischen Regierung den Beistand von Soldaten, Wachen, bewaffneten Fahrzeugen oder irgend eine andere Hülfe zur Verhaftung oder Abführung eines Englischen Unterthanen zu fordern, dann wird dem Antrage sofort nachgegeben, mit der Verpflichtung, die gewöhnlichen, unter gleichen Umständen den Maurischen Unterthanen obliegenden Abgaben zu entrichten.

Art. 12.

Wird ein Unterthan des Sultans vor dem Kadi schuldig befunden, ein falsches Zeugniß zum Nachtheile eines Englischen Unterthanen abgegeben zu haben, dann soll er durch die Maurische Regierung nach dem Muhamedanischen Gesetze streng bestraft werden. Ebenso wird der Englische General-Konsul, Konsul oder Konsular-Agent Acht haben, daß, wenn ein Engländer desselben Vergehens wider einen Maurischen Unterthanen überführt ist, er nach dem Englischen Gesetze streng bestraft wird.

Art. 13.

Alle Englischen Unterthanen, seien sie Muhamedaner, Juden oder Christen, genießen alle Rechte und Privilegien, welche durch diesen Vertrag und durch die gleichfalls heute abgeschlossene Uebereinkunft wegen des Handels und der Schifffahrt gewährt sind oder jemals der meistbegünstigten Nation gewährt werden.

Art. 14.

In jedem Kriminalfalle, Konflikte, Streit oder sonstigen Prozeßgegenständen zwischen Engländern oder Bürgern und Unterthanen anderer Länder hat kein Statthalter, Kadi oder sonstige Maurische Behörde das Recht einzuschreiten, wenn nicht in Veranlassung davon ein Maurischer Unterthan einen Nachtheil an seiner Person oder an seinem Vermögen erfahren hat; in diesem Falle hat die Maurische Behörde oder einer ihrer Beamten das Recht, vor dem Gerichtshofe des Konsuls Beistand zu leisten.

Derartige Angelegenheiten sollen einzig vor dem Gerichtshofe der fremden Konsuln abgehandelt werden, ohne Dazwischenkunft der Maurischen Regierung nach den bestehenden Gewohnheiten, die bis dahin von den Konsuln beobachtet wurden, oder künftig angenommen werden.

Art. 15.

Es ist vereinbart und angeordnet, daß weder der eine noch der andere der hohen vertragenden Theile in seinen Dienst Unterthanen des anderen Theils aufnehmen oder darin zurückhalten wird, die aus dem See- oder Landheere dieses anderen Theils desertirt sind; sondern daß im Gegentheil jeder der vertragenden Theile beziehungsweise aus seinem Dienste jeden von dem anderen Theile eingeforderten Deserteur zurücksenden wird.

Weiter ist vereinbart, daß, wenn Jemand von der Mannschaft eines Handelsschiffs des einen oder des anderen vertragenden Theiles, ohne Sklave oder Unterthan desjenigen Theiles zu sein, an welchen der Antrag gerichtet ist, dieses Schiff in gleichviel welchem in dem Gebiete des anderen Theiles belegenen Hafen verläßt, alsdann die Hafen- und Landesbehörden verpflichtet sind, ihren Beistand zur Wiederergreifung dieser Deserteurs auf den Antrag des General-Konsuls oder Konsuls des beschädigten Theiles oder des Abgesandten oder Stellvertreters des General-Konsuls oder Konsuls zu gewähren; und es ist Jedermann verboten, diese Deserteurs zu beschützen oder zu verbergen.

Art. 16.

Kein Englischer Unterthan Muhamedanischen Glaubens oder wer sich zu dieser Religion bekennt hat, kann angesehen werden, als habe er in irgend einer Hinsicht den Genuß der Privilegien oder der Rechte oder des Schutzes verloren, oder als habe er darauf weniger Anspruch, als die Englischen christlichen Unterthanen; sondern alle Engländer ohne Unterschied oder Abweichung genießen, ohne Rücksicht auf ihre Religion, alle in diesem Vertrage den Englischen Unterthanen gewährleisteten Rechte und Privilegien.

Art. 17.

Jeder, sei es in Friedens- oder in Kriegszeiten in den Ländern des Sultans von Marokko sich aufhaltende Unterthan der Königin von England hat volle Freiheit nach seinem oder nach jedem anderen Lande, auf seinen eigenen Schiffen oder auf den Schiffen anderer Nationen zurückzukehren; die Englischen Unterthanen sind befugt, in ihnen zusagender Weise über ihre Waaren und Güter zu verfügen und den Werth dieser Waaren und Güter mit sich fortzunehmen, und ebenso ihre Familien und ihre Diener, selbst diejenigen, welche in Afrika oder sonstwo außerhalb der Englischen Besitzungen geboren und erzogen sind, mitzunehmen, ohne daß es Jemandem erlaubt ist, einzuschreiten oder sie unter irgend welchem Vorwande zu verhindern. Alle diese Rechte sind gleichermaßen den Unterthanen des Sultans von Marokko in der ganzen Ausdehnung der Besitzungen der Königin von Großbritannien bewilligt.

Art. 18.

Wenn ein Unterthan Ihrer Britischen Majestät, oder ein Bürger eines Staates oder Ortes unter Englischem Schutze in den Ländern des Sultans von Marokko stirbt, dann kann kein Statthalter oder Beamter des Sultans unter irgend einem Vorwande über die Waaren und Güter des Verstorbenen verfügen, und Niemand kann in derlei Angelegenheiten sich einmischen; sondern alle dem Verstorbenen gehörenden Güter und Waaren und Alles, was ihm gehört hat, fällt

den von ihm zu diesem Zwecke bezeichneten und in seinem Testamente benannten Personen als Erben, wenn sie anwesend sind, zu. In dem Falle jedoch, daß die Erben abwesend sind, nimmt der General-Konsul, Konsul oder dessen Abgesandter von allen nachgelassenen Gütern und Effekten Besitz und behält sie, nachdem er eine genau jeden Gegenstand bezeichnende Inventarienliste aufgestellt hat, in Gewahrsam, bis er das Ganze in die Hände der Erben des Verstorbenen ausantwortet. Wenn der Verstorbene kein Testament errichtet hat, dann sind der General-Konsul, Konsul oder dessen Abgesandter befugt, die ganze Nachlaßmasse an sich zu nehmen und behufs Aushändigung an die durch das Gesetz als Erben des Verstorbenen bezeichneten Personen zu verwahren. Wenn der Verstorbene Schuldner zurückgelassen hat, dann sollen der Statthalter der Stadt oder die, welche dazu die Befugnisse haben, die Schuldner auffordern, ihre Schuldigkeit zum Vortheil des Verstorbenen an den General-Konsul, Konsul oder dessen Abgesandten zu bezahlen. Andererseits, wenn der Verstorbene Schulden an einen Unterthan des Sultans von Marokko nachgelassen hat, dann sollen der General-Konsul, Konsul oder dessen Abgesandter dem Gläubiger behülflich sein, um seine Forderung aus dem Vermögen des Verstorbenen wieder zu erlangen.

Art. 19.

Der gegenwärtige Vertrag erstreckt sich ohne Ausnahme auf alle Besitzungen Ihrer Britischen Majestät und auf alle unter ihrer Botmäßigkeit befindlichen Unterthanen, auf alle Bewohner einer Stadt oder eines Ortes, der als zu dem Königreiche gehörig angesehen wird, wie auf alle ihre Unterthanen in Gibraltar und solche, die dort wohnen und gleichermaßen auf die Bewohner der Vereinigten Staaten der Jonischen Inseln, die unter ihrer Souverainetät stehen; auf alle diejenigen endlich, die als solche benannt oder angesehen werden, ohne Unterschied zwischen den in Großbritannien oder außerhalb dieses Landes Geborenen, und wenn die Königin von Großbritannien in der Zukunft Besitzerin einer Stadt oder eines Landes wird, die, sei es durch Eroberung oder durch Vertrag, unter ihre Botmäßigkeit gelangen, dann sind alle Bewohner derselben und alle dort Heimischen angesehen als Englische Unterthanen, selbst wenn es das erste Mal ist, daß sie Großbritannien unterworfen werden.

Art. 20.

Die Unterthanen der Königin von Großbritannien und Alle, welche sich unter ihrer Regierung und unter ihrem Schutze befinden, genießen im vollen Umfange die Privilegien und besondern Begünstigungen, welche in diesem Vertrage eingeräumt worden sind, und welche in der Folge den Unterthanen anderer mit Großbritannien im Kriege befindlichen Personen eingeräumt werden möchten; und wenn nach dem gegenwärtigen Zeitpunkte in der Zukunft andere Privilegien anderen Mächten eingeräumt werden sollten, so finden die nämlichen Privilegien, ohne Ausnahme, wie auf die Unterthanen der anderen Mächte Ausdehnung und Anwendung auf die Englischen Unterthanen.

Art. 21.

Wenn ein Unterthan des Sultans von Marokko sich mit seinen Waaren an Bord eines Schiffes einschifft, das einer mit Großbritannien im Kriege befindlichen Nation angehört, und dieses Schiff durch ein Englisches Kriegsfahrzeug aufgebracht wird, so sollen der besagte Marokkanische Unterthan und seine Waaren, vorausgesetzt, daß letztere nicht Kriegskontrebande sind, keinen Schaden erleiden, sondern er und seine an Bord des aufgebrachten Schiffs befindlichen Waaren sind frei und er kann hingehen, wohin es ihm gut dünkt. Ebenso wenn ein Engländer sich an Bord eines Schiffs befindet, das einer mit dem Sultan von Marokko im Kriege befindlichen Nation angehört, und dieses Schiff durch einen Marokkanischen Kreuzer aufgebracht wird, so sollen weder der Engländer noch die von ihm vielleicht mitgeführten Waaren, wenn sie nicht Kriegskontrebande sind, unter der Aufbringung leiden, sondern er ist frei und kann hingehen, wohin es ihm gut dünkt, mit seinen Waaren, ohne Einschränkung und Aufschub.

Art. 22.

Wenn ein in genügender Weise dazu beauftragtes Englisches Fahrzeug ein Schiff aufbringt, und es nach einem in Abhängigkeit von dem Sultan von Marokko befindlichen Hafen abführt, so können diejenigen, welche dasselbe genommen haben, ihre Prise oder die in jenem Schiffe etwa vorgefundenen Waaren verkaufen, ohne Schwierigkeiten zu erfahren, oder sie können auch mit ihrer Prise in See stechen und sie nach einem ihnen zusagenden Orte abführen.

Art. 23.

Wenn ein Englisches Schiff in Kanonenschußweite vor einem dem Sultan von Marokko gehörigen Hafen oder Küste von einem Feinde verfolgt wird, so haben die Ortsbehörden dasselbe zu schützen, und so viel ihnen möglich, zu vertheidigen, und in der gleichen Weise sind Marokkanische Schiffe in und an allen von der Königin von Großbritannien abhängigen Häfen und Küsten geschützt.

Art. 24.

Wenn ein weder der Königin von Großbritannien noch dem Sultan von Marokko gehöriger Kreuzer mit Kaperbriefen von einer mit Großbritannien oder mit Marokko im Kriege befindlichen Nation versehen befunden wird, so darf dieser Kreuzer in einem der Häfen oder Rheden des einen oder des anderen Theiles sich weder aufhalten, noch seine Prisen verkaufen, noch seine Prisen oder deren Ladung gegen andere Waaren vertauschen; ein solcher Kreuzer darf auch ebensowenig Waaren oder Lebensmittel kaufen, außer gerade so viel davon, als er für die Reise nach dem nächsten Hafen seines eigenen Landes unumgänglich bedarf.

Art. 25.

Wenn ein Kriegsfahrzeug einer mit Großbritannien im Kriege befindlichen Nation sich in einem Meereshafen oder auf einer Rhede des Sultans von Marokko befindet, und es ereignet sich, daß ein Englisches Schiff gleichermaßen an diesem Orte sich befindet, so darf das Großbritannien feindliche Fahrzeug sich des Englischen Schiffs nicht bemächtigen, oder diesem irgend einen Schaden zufügen, und wenn die Behörden des Hafens oder der Rhede die Macht haben, das feindliche Fahrzeug zurückzuhalten, dann darf das feindliche Fahrzeug nicht in der gleichen Richtung, wie das Englische Schiff segeln, bevor nicht seit der Abfahrt des besagten Schiffes 24 Stunden verflossen sind.

Dieselben Vorschriften sind zwischen den Schiffen des Sultans von Marokko und dessen Unterthanen in allen Häfen und Rheden Großbritanniens zu beobachten.

Art. 26.

So oft Englische Kriegsfahrzeuge oder Handelsschiffe bei dem Einlaufen in die Ankerplätze und Häfen des Sultans von Marokko Vorräthe und frische Lebensmittel bedürfen, ist es den gedachten Fahrzeugen gestattet, zum laufenden Preise und abgabenfrei das Nothwendige einzukaufen, jedoch nicht mehr als der Unterhalt des Kapitains und seiner Mannschaft für die Dauer der Reise nach dem Bestimmungshafen des Schiffs und ebenso die Bedürfnisse der Mannschaft während des Ankerns in den Marokkanischen Häfen erfordern.

Art. 27.

Die auf Befehl der Englischen Regierung für die Beförderung der Briefpost gemietheten oder durch die besagte Regierung dem gedachten Dienste auf Grund eines Vertrages zugewiesenen Schiffe und anderen Fahrzeuge müssen in entsprechender Weise behandelt werden und genießen dieselben Privilegien wie die Kriegsschiffe, vorausgesetzt, daß sie nicht von einem Marokkanischen Hafen zum andern Waaren bringen, oder mitnehmen; wenn sie Waaren eines Hafens dieser Besitzungen befördern, so müssen sie dieselben Abgaben, wie jedes andere Handelsschiff entrichten.

Art. 28.

Wenn ein den Unterthanen oder Einwohnern der Staaten des einen der vertragenden Theile gehöriges Schiff einen der Häfen des anderen Theils anläuft, ohne die Absicht zu haben, dort einzulaufen, seine Ladung dort zu verzollen, oder zu verkaufen, so kann dieses Schiff nicht gezwungen werden, solches zu thun, und Keiner hat das Recht, es zu durchsuchen und nach seinem Inhalte zu forschen; es kann jedoch für die ganze Zeit, während welcher das besagte Schiff vor Anker bleibt, ein Wächter Seitens der Zollbehörde an Bord desselben aufgestellt werden, um einem Schmuggelhandel vorzubeugen.

Art. 29.

Wenn ein Englisches Schiff mit Ladung in einen der Häfen Marokkos einläuft und dort einen Theil seiner für diesen Hafen bestimmten Fracht ausladen will, so ist dasselbe nur gehalten, für den ausgeladenen und keineswegs für den weiteren an Bord bleibenden Theil die Abgaben zu entrichten; es ist befugt, mit diesem weiteren Theile abzusegeln und sich nach einem ihm zusagenden Orte zu begeben.

Das Ladungsverzeichniß eines Schiffs wird alsbald nach der Ankunft der Marokkanischen Zollbehörde eingereicht; dieselbe hat das Recht, eine Besichtigung des Schiffes bei der Ankunft und bei der Abfahrt vorzunehmen und einen Wächter an Bord aufzustellen, um jedem Schmuggelhandel vorzubeugen.

Dieselben Förmlichkeiten werden rücksichtlich der Marokkanischen Schiffe in den Englischen Häfen beobachtet.

Jeder Schiffskapitän ist verpflichtet im Augenblicke seiner Abreise von einem Marokkanischen Hafen ein Ladungsverzeichniß der ausgeführten Waaren mit dem Visa des Konsuls oder des Vicekonsuls versehen vorzuzeigen und er hat dieses Verzeichniß bei jeder Aufforderung der Zollbehörde vorzulegen, damit diese feststellen kann, daß keine Waare als Kontrebande eingeschifft worden ist.

Art. 30.

Kein Kapitän eines Englischen in einem Marokkanischen Hafen befindlichen Schiffes und kein Kapitän eines Marokkanischen in einem Englischen Hafen befindlichen Schiffs kann gezwungen werden, wider seinen Willen Passagiere oder Waaren irgend welcher Art zu befördern. Ebenso wenig können sie gezwungen werden nach einem Orte, wohin sie nicht die Absicht haben zu gehen, abzusegeln, und ihr Schiff darf in keiner Weise belästigt werden.

Art. 31.

Wenn die Unterthanen des Sultans von Marokko ein Englisches Schiff zur Beförderung von Waaren oder Passagieren von einem Orte nach dem andern in den Marokkanischen Staaten miethen und wenn während der Dauer der Ueberfahrt dieses Schiff in Veranlassung von Unwetter oder Seeunfällen genöthigt ist, in einen anderen Hafen dieser Staaten einzulaufen, so ist der Kapitän keinem Ankergelde oder irdend einer anderen Abgabe in Veranlassung seines Einlaufens in den besagten Häfen unterworfen.

Wenn indessen dieses Schiff eine Ausladung bewirkt, oder eine Ladung irgend welcher Art an Bord nimmt, so wird es wie jedes andere Fahrzeug behandelt.

Art. 32.

Die Englischen Schiffe und Fahrzeuge, welche auf der See Haverei erleiden und demzufolge in einen Marokkanischen Hafen einlaufen um dort Ausbesserungen vorzunehmen, finden daselbst Aufnahme und es soll ihnen für die Dauer ihres Aufenthalts, während ihrer Wiederverproviantirung und bei ihrer Abreise nach ihrem Bestimmungsorte aller Beistand zu Theil werden, vorausgesetzt, daß die für die Ausbesserung des Schiffs erforderlichen Gegenstände in dem betreffenden Hafen käuflich sich vorfinden, in welchem Falle diese Gegenstände zu den gewöhnlichen Preisen bezahlt werden müssen.

Die betreffenden Englischen Schiffe dürfen in keiner Weise belästigt, oder an der Fortsetzung ihrer Reise verhindert werden.

Art. 33.

Wenn ein der Königin von Großbritannien oder Einem ihrer Unterthanen gehöriges Schiff an die Küste geworfen wird, oder an irgend einem Punkte der Staaten des Sultan von Marokko Schiffbruch erleidet, so hat es Anspruch auf die Sorgfalt und auf allen Beistand, den die Pflichten der Freundschaft mit sich bringen.

Dieses Schiff und Alles, was es mit sich führt, seine Ladung oder alle anderen Waaren, die im Augenblicke des Schiffbruchs oder später gerettet werden konnten, werden in Sicherheit gebracht und ohne Hinterziehung oder Verheimlichung irgend eines Gegenstandes denen, die darauf Anrecht haben, oder dem Englischen General-Konsul, oder dem Konsul oder dessen Stellvertreter übergeben.

In dem Falle, daß das gescheitertete Schiff Waaren an Bord hat, welche die Eigenthümer in den Marokkanischen Staaten zu verkaufen wünschen, sind die Eigenthümer gehalten, die darauf fallenden Abgaben zu entrichten; sind jedoch die an Bord befindlichen Waaren in einem der Marokkanischen Häfen eingeschifft worden, so kann keine

Abgabe über die sei es bei der Einfuhr oder bei der Ausfuhr bereits gezahlten hinaus gefordert werden, und die Eigenthümer haben die Wahl diese Waaren in Marokko zu verkaufen oder sie wieder einzuschiffen.

Der Kapitän und die Schiffsmanschaft sind befugt, sich nach dem Orte ihrer Wahl, zu dem von ihnen passend erachteten Zeitpunkte zu begeben, ohne irgend eine Hinderung zu erfahren.

Ihrestheils genießen die Schiffe des Sultans von Marokko oder seiner Unterthanen die gleiche Behandlung in den Staaten Großbritanniens. Es ist wohlverstanden, daß diese Schiffe dem gesetzlichen Bergelohne unterworfen sind, den die Englischen Schiffe zu entrichten haben.

Wenn ein Englisches Schiff bei Wadnun oder an einem anderen Punkte dieser Seestrecke scheitert, so wird der Sultan von Marokko Behufs Rettung und Beschützung des Kapitains und der Mannschaft bis zu ihrer Rückkehr in ihr Land von seinen Machtmitteln Gebrauch machen. Ueberdies sind der Englische General-Konsul, Konsul oder dessen Stellvertreter befugt, so viel als möglich sich von dem Schicksale des Kapitäns und der Mannschaft Kenntniß und Gewißheit zu verschaffen, um sie aus diesem Theile des Landes wieder zu entfernen; sie sind bei ihren Nachforschungen den Pflichten der Freundschaft entsprechend durch die von dem Sultan von Marokko an diesen Punkten eingesetzten Statthalter zu unterstützen.

Art. 34.

Ihre Majestät die Königin von Großbritannien und Seine Majestät der Sultan von Marokko verpflichten sich zur Unterdrückung der Seeräuberei Alles zu thun, was von ihnen abhängt. Der Sultan verpflichtet sich im Besonderen, alle seine Kräfte anzuwenden, um die Individuen, welche sich dieses Verbrechens an den Küsten und im Innern von Marokko schuldig machen, zu entdecken, zu bestrafen und Ihre Britische Majestät bei dieser Repressivmaßregel zu unterstützen.

Art. 35.

Wenn Unterthanen oder Schiffe des einen oder des anderen der beiden Theile die Bedingungen dieses Vertrags, sei es absichtlich oder ohne Absicht verletzen, so sind der hier vereinbarte Friede und Freundschaft nicht gestört, sondern dieselben bleiben unwandelbar und unverändert auf der Grundlage der Aufrichtigkeit, bis daß eine Mittheilung darüber an den Souverain des angreifenden Theiles gelangt, der indessen nicht zu dulden hat, daß der Angreifer während der Zwischenzeit bestraft werde; und wenn Unterthanen des einen der beiden Theile wünschen oder versuchen sollten, diesen Vertrag oder einen von dessen Bedingungen zu verletzen, so ist deren Souverain verpflichtet, sie wegen ihres Verhaltens zu bestrafen und ernstlich zu züchtigen.

Art. 36.

Wenn dieser Friedens- und Freundschafts-Vertrag zwischen den beiden vertragenden Theilen sollte gebrochen worden sein, und wenn (was Gott verhüte) in Veranlassung dieses Bruchs der Krieg würde erklärt werden, so haben alle Unterthanen der Königin von Großbritannien und alle unter deren Schutz Gestellte von gleichviel welcher Klasse oder Lebensstellung, die sich in den Besitzungen des Sultans von Marokko aufhalten, die Erlaubniß abzureisen, nach welchem Theile der Erde sie wollen, und ihre Waaren, und ihr Eigenthum, ihre Familien und ihre Diener, seien diese von Englischer Abkunft oder nicht, mit sich zu nehmen; sie können sich an Bord des Schiffs der Nation, welcher sie wollen, einschiffen.

Ferner soll ihnen eine Frist von 6 Monaten, wenn sie darum ansuchen, bewilligt werden, um ihre Angelegenheiten zu ordnen, ihre Waaren zu verkaufen, oder mit ihrem Eigenthum zu machen was sie wollen, und während dieser Frist von 6 Monaten sollen sie volle Freiheit und volle Sicherheit für ihre Person und ihr Vermögen haben, ohne Hinderniß oder Nachtheil irgend welcher Art wegen des Krieges; der Statthalter und die Behörden haben sie bei der Ordnung ihrer Angelegenheiten zu unterstützen, und dafür zu sorgen, daß sie die ihnen geschuldeten Summen ohne Aufschub, Streit oder Verbürgung erhalten. Dieselben Erleichterungen sind den Unterthanen des Sultans von Marokko in allen Ländern der Königin von Großbritannien bewilligt.

Art. 37.

Dieser Vertrag soll veröffentlicht und den Unterthanen der beiden Theile auf eine solche Weise bekannt gemacht werden, daß keiner von ihnen mit den Bedingungen desselben unbekannt bleiben kann; Abschriften davon werden gefertigt und den Statthaltern und den Beamten der Behörden, welchen die Einnahmen und Ausgaben anvertraut sind, sowie an alle Seehäfen und Befehlshaber der dem Sultan von Marokko gehörigen Kreuzer vertheilt werden.

Art. 38.

Der gegenwärtige Vertrag soll durch Ihre Majestät die Königin von Großbritannien und Seine Majestät den Sultan von Marokko ratifizirt, und die Ratifikationen sollen sobald als möglich innerhalb des Zeitraumes von 4 Monaten, von dem heutigen Datum an gerechnet, in Tanger ausgetauscht werden.

Sobald die Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages und der gleichfalls heute zwischen den beiden hohen vertragenden Theilen abgeschlossenen Uebereinkunft wegen des Handels und der Schifffahrt ausgewechselt sein werden, sollen die Vereinbarungen des besagten Vertrages und der besagten Uebereinkunft sofort in Kraft und an die Stelle aller anderen Bestimmungen früherer Verträge zwischen Großbritannien und Marokko treten.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag unterzeichnet, und ihm ihre beiderseitigen Siegel beigedrückt.

Geschehen zu Tanger, am 9. Tage des Dezember des Jahres 1856, entsprechend dem Maurischen Datum vom 10. Tage des Monats Rabbea des Jahres 1273.

(L. S.) gez. Muhammed Khatib.
(L. S.) gez. L. H. Drummond Hay.

B. Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Großbritannien und Marokko.

Ihre Britische Majestät und Seine Majestät der Sultan von Marokko und Fez, von dem Wunsche geleitet, die Handels- und Schifffahrtsbeziehungen, welche zwischen ihren beiderseitigen Unterthanen und Staaten bestehen, auszudehnen und zu verbessern, haben be-

schlossen, zu diesem Zwecke eine besondere Uebereinkunft abzuschließen und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Ihre Britische Majestät den Herrn Johann Hay Drummond Hay, Ihren Geschäftsträger und General-Konsul am Hofe Seiner Majestät des Sultans von Marokko, und

Seine Majestät der Sultan von Marokko den Sidi Muhammed Khatib, Ihren Sekretair für die auswärtigen Angelegenheiten,

welche, nachdem sie sich gegenseitig ihre Vollmachten mitgetheilt haben, über die folgenden Artikel übereingekommen sind:

Art. 1.

Es soll zwischen den Britischen Staaten und den Staaten des Sultans von Marokko wechselseitige Handelsfreiheit bestehen. Die Unterthanen Ihrer Britischen Majestät können in allen Häfen des Sultans von Marokko, in welchen andere Fremde zugelassen sind oder werden, wohnen und Handel treiben.

Es ist ihnen gestattet, Häuser und Läden zu miethen und zu erbauen, sowie dieses im 4. Artikel des Hauptvertrages vom heutigen Tage vereinbart ist.

Sie genießen eines vollständigen Schutzes für ihre Personen und ihr Eigenthum, wie dieses im 4. Artikel des Hauptvertrages vereinbart ist, es ist ihnen erlaubt, von wem sie wollen und an wen sie wollen, alle nicht durch Artikel 2 dieser Uebereinkunft verbotenen Gegenstände an allen Orten in den Maurischen Staaten, sei es im Großhandel, sei es im Kleinhandel, zu kaufen und zu verkaufen, ohne daß ihnen hierin durch irgend ein Monopol, Vertrag oder ausschließliches Kaufs- oder Verkaufs-Privilegium, welcher Art es sei, eine Einschränkung oder Nachtheil auferlegt werden darf, mit Ausnahme der in Artikel 2 aufgezählten Ausfuhr- und Einfuhrgegenstände; und sie genießen überdies alle Rechte und Privilegien, die in der Folge allen anderen Fremden, Unterthanen oder Bürgern der meistbegünstigten Nation eingeräumt werden.

Umgekehrt genießen die Unterthanen des Sultans von Marokko in den Besitzungen Ihrer Britischen Majestät dieselben Begünstigungen und Privilegien, welche die Unterthanen oder Bürger der meistbegünstigten Nation genießen oder genießen werden.

Art. 2.

Der Sultan von Marokko verpflichtet sich, alle Monopole oder Verbot auf eingeführte Waaren, mit Ausnahme des Tabaks, Tabakspfeifen aller Art, Opium, Schwefel, Pulver, Salpeter, Blei, Waffen aller Art und Kriegsmunition aufzuheben; und überdies alle die Erzeugnisse des Ackerbaues oder irgend einen anderen Gegenstand in den Besitzungen des Sultans betreffenden Monopole aufzuheben, mit Ausnahme der Blutegel [1]), Quinquina, des Tabaks und anderer zum Rauchen aus Pfeifen verwendeter Pflanzen.

Art. 3.

Keine Auflage, Abgabe, Zoll oder sonstige Steuer, mit Ausnahme des hierunter erwähnten Ausfuhrzolls, soll unter irgend einem Vorwande oder Grunde in irgend einem Theile der Marokkanischen Besitzungen von irgend einer Waare oder Produkte, welcher Art es sei, die behufs der Ausfuhr von einem Englischen Unterthanen oder für Rechnung desselben gekauft sind, von irgend Jemandem erhoben werden; sondern die gedachten, in dieser Art gekauften Waaren und Produkte können völlig frei und von allen anderen Auflagen, Abgaben, Zöllen oder sonstigen Steuern befreit, von jedem Platze Marokkos aus befördert und in jedem Hafen Marokkos eingeschifft werden. Kein Erlaubnißschein oder ähnliche Urkunde wird erfordert, damit diese Gegenstände auf die gedachte Art befördert und eingeschifft werden können, und kein Unterthan oder Beamter des Sultans darf, was die Beförderung und die Einschiffung dieser Gegenstände (mit Ausnahme solcher Waaren und Produkte, deren Ausfuhr der Sultan von Marokko verbietet, wie in Artikel 5 gesagt ist) anbelangt, irgend eine Hinderung oder sonstige Einschränkung in den Weg legen, oder hinsichtlich dieser Gegenstände unter irgend einem Vorwande Geld fordern oder empfangen; und sollte ein Unterthan oder Beamter dieser Vereinbarung zuwider handeln, so wird der Sultan sofort den Statthalter, Beamten oder jeden Unterthan, der sich des Vertragsbruches schuldig gemacht hat, mit Strenge bestrafen, und den Englischen Unterthanen volle Gerechtigkeit für alle Nachtheile und Verluste verschaffen, von denen sie selbstgenügend nachweisen, daß sie solche durch den gedachten Vertragsbruch erlitten haben.

Art. 4.

Die Unterthanen Ihrer Britischen Majestät sind in den Besitzungen Seiner Majestät des Sultans befugt, ihre eigenen Angelegenheiten selbst zu verwalten, oder solche der Verwaltung irgend einer Person anzuvertrauen, die sie zu ihrem Mäkler, Faktor oder Agenten ernennen; und die Englischen Unterthanen sind in der Wahl irgend einer Person, welche an diesen Orten für sie handeln soll, nicht beschränkt; sie haben Niemandem, den sie nicht verwenden, irgend ein Gehalt oder Vergütigung zu bezahlen; sondern die verwendeten Personen, welche Unterthanen des Sultans von Marokko sind, werden behandelt und angesehen, wie die anderen Unterthanen der Maurischen Besitzungen. In allen Fällen ist dem Verkäufer und dem Käufer die völlige Freiheit bewilligt, mit einander abzuschließen, und eine Dazwischenkunft Seitens der Beamten des Sultans ist nicht gestattet. Wenn ein Statthalter oder anderer Beamter in die Geschäfte zwischen Englischen und Maurischen Unterthanen sich einmischen, oder dem gesetzlichen Kaufe oder Verkaufe von Gütern oder Waaren, die nach den Besitzungen des Sultans eingeführt sind oder von dort ausgeführt werden sollen, Hindernisse in den Weg legen sollte, dann wird Seine Majestät der Scherif der Scherife den betreffenden Beamten wegen eines derartigen Vertragsbruches ernstlich bestrafen.

Art. 5.

Jederzeit, wenn der Sultan von Marokko es für passend erachtet, die Ausfuhr aller Arten von Getreide oder anderer Handelsgegenstände aus seinen Besitzungen zu verbieten, sind die Englischen Unterthanen dennoch in keiner Hinsicht beschränkt, das Getreide oder die sonstigen Gegenstände, welche sie auf ihren Lagern haben oder welche sie schon vor dem gedachten Ausfuhrverbote gekauft hatten, zu verschiffen; während sechs Monate nach der Bekanntmachung des Ausfuhrverbots ist ihnen gestattet, mit der Ausfuhr alles dessen, was sie in ihrem Besitze haben, fortzufahren; die Englischen Unterthanen müssen jedoch von dem Tage an, an welchem der dies Ausfuhrverbot

[1]) Das Blutegelmonopol ist in der Zwischenzeit in Marokko aufgehoben worden. Anm. d. Red.

betreffende Befehl des Sultans von Marokko ankommt und zur Kenntniß der Kaufleute gebracht wird, binnen zwei Tagen die Menge der von dem Ausfuhrverbote betroffenen Produkte, welche sie auf ihren Lagern besitzen, angeben und nachweisen, und sie müssen ebenfalls glaubhafte Nachweisungen der Mengen dieser Produkte, die sie vor Bekanntmachung des Ausfuhrverbots im Innern oder sonst gekauft haben, beibringen. Kein Verbot, betreffe dasselbe die Ausfuhr oder die Einfuhr irgend eines Gegenstandes, kann gegen Englische Unterthanen zur Anwendung gebracht werden, wenn das Verbot nicht gegen die Unterthanen jeder anderen Nation zur Anwendung gebracht wird.

Art. 6.

Die von Englischen Unterthanen mit irgend einem Schiffe oder von irgend einem Lande eingeführten Waaren und Produkte, mit Ausnahme der in Art. 2 aufgezählten, sind in den Staaten des Sultans von Marokko weder verboten, noch höheren Zöllen unterworfen, als denjenigen, welche von dem Tage dieser Vereinbarung an von den nämlichen durch Unterthanen irgend einer fremden Macht oder durch eingeborene Unterthanen eingeführten Gegenständen vorerhoben werden.

Mit Ausnahme der in Art. 2 aufgezählten können alle Gegenstände, welche Produkte Marokkos sind, von dem gleichen Zeitpunkte an durch Englische Unterthanen auf jedem Schiffe und zu ebenso günstigen Bedingungen, wie durch die Unterthanen irgend einer fremden Macht oder durch eingeborene Unterthanen ausgeführt werden.

Art. 7.

In Erwägung der günstigen Sätze, zu welchen die Produkte Marokkos in den Ländern Ihrer Britischen Majestät Zugang finden, und im Hinblick darauf die Handelsbeziehungen zwischen Großbritannien und Marokko zum Vortheil beider Länder zu erweitern, genehmigt Seine Majestät der Sultan von Marokko, daß die Zölle, welche von allen in seine Staaten durch Englische Unterthanen eingeführten Gegenständen zu erheben sind, 10 pCt. des Werthes der Waaren an dem Ausladungshafen nicht übersteigen [1]), und daß die Zölle, welche von den durch Englische Unterthanen aus seinen Staaten ausgeführten Gegenständen zu erheben sind, nicht den in dem nachstehenden Tarife bezeichneten Betrag übersteigen sollen.

Tarif der Ausfuhrzölle.

Gegenstände der Ausfuhr:		Doll.	Unz. [2])
Getreide	pro Fanega	1	—
Mais und Dura	„	½	—
Gerste	„	½	—
Körner aller Art	pro Centner (Quintal)	½	—
Mehl	„	—	30
Kanariensamen	„	—	12
Datteln	„	—	40
Mandeln	„	—	35
Apfelsinen, Citronen und Limonien	pro 1000 Stück	—	12
wilder Majoran	Centner	—	10
Kümmelkerne (grains de cumin)		—	20
Oel		—	50
Gummi		—	20
Lausonie (Henna)		—	15
Wachs		—	120
Reis		—	16
Wolle (gewaschene)		—	80
Wolle (ungewaschene)		—	55
Leder: Schaf- und Ziegenfelle		—	36
„ gegerbtes, unter dem Namen Felaly, Zavary und Cochinea		—	100
Hörner	1000	—	20
Talg	Ctr.	—	50
Maulesel	Haupt	25	—
Esel	„	5	—
Schafe	„	1	—
Ziegen	„	—	15
Hühner	Dutzend	—	22
Eier	1000	—	51
Pantoffeln	100	—	70
Stacheln vom Stachelschwein	1000	—	5
Gasul (Mineralseife)	Centner	—	15
Straußfedern	pro Pfd.	—	36
Körbe	100	—	30
Schwarzkümmelkerne (grains de carvi)	Centner	—	20
Holzkämme	100	—	5
Haare	Centner	—	30
Rosinen	„	—	20
wollene Gürtel unter dem Namen Karazi	100	—	100
Tackawt (Farbstoff)	Centner	—	20
lohgare Schaffelle	„	—	36
Hanf und Lein	„	—	40

Der Sultan von Marokko hat das Recht, ein Verbot auf jeden Ausfuhrartikel zu legen; wird aber ein Ausfuhrverbot auf irgend einen Artikel gelegt, dann muß dieses in Uebereinstimmung mit den Vorschriften in Art. 5 geschehen; bei den Artikeln jedoch, rücksichtlich deren das Ausfuhrverbot aufgehoben ist, werden nur die in dem Tarife angegebenen Ausfuhrzölle entrichtet. Wenn, was Getreide und Gerste angeht, der Sultan es für angemessen erachtet, deren Ausfuhr zu verbieten, jedoch den Wunsch hat, daß der Regierung gehörige Korn zu verkaufen, so wird es zu dem Preise verkauft, welchen der Sultan zu fordern für angemessen erachtet. Wenn der Sultan den Kornpreis erhöht oder herabsetzt, so wird dem Käufer zur Ausfuhr dessen, was er gekauft hat, die in Art. 5 bestimmte Frist bewilligt, ist jedoch die Kornausfuhr frei, dann müssen die erhobenen Zölle sich in Uebereinstimmung mit den Festsetzungen des Tarifs befinden.

Wenn der Sultan von Marokko es für angemessen erachtet, die Zölle von den Ausfuhrgegenständen herabzusetzen, dann hat Se. Majestät das Recht, dies zu thun, unter der Bedingung jedoch, daß die Englischen Unterthanen den niedrigsten Zoll entrichten, der von allen anderen fremden oder eingeborenen Unterthanen entrichtet wird.

Art. 8.

Wenn ein Englischer Unterthan oder dessen Agent es wünschen, Waaren, von welchen der Zoll mit 10 pCt. entrichtet ist, zur See von einem Hafen nach einem anderen in den Ländern des Sultans von Marokko zu befördern, dann sind diese Waaren, sei es bei ihrer Einschiffung, sei es bei ihrer Ausschiffung, keinem weiteren Zoll un-

[1]) Die Marokkanischen Eingangszölle sind neuerdings auf 10 pCt. festgesetzt worden. Anm. d. Redakt.

[2]) 1 Dollar = 1 Rthlr. 14 Sgr.
1 Unze = 2 $\frac{4}{25}$ Sgr.

terworfen, vorausgesetzt, daß sie mit einem Begleitschein eines Maurischen Zollbeamten versehen sind.

Art. 9.

Wenn ein Produkt des Bodens oder der Industrie von Marokko, mit Ausnahme der in Art. 2 aufgezählten Gegenstände zur Ausfuhr gekauft ist, dann ist es frei von jeder Abgabe oder Zoll durch den Englischen Kaufmann oder dessen Agenten nach einem zur Einschiffung geeigneten Platze zu befördern. Demnächst wird zur Zeit der Ausfuhr nur der Ausfuhrzoll in Gemäßheit des Tarifs in Art. 7 von diesem Gegenstande erhoben.

Art. 10.

In den Besitzungen des Sultans von Marokko wird von den Englischen Schiffen oder von den auf Englischen Schiffen eingeführten oder ausgeführten Waaren kein Tonnen-, Ankergeld, kein Einfuhrabgabe oder andere Abgabe oder Auflage in höherem Betrage entrichtet als diejenigen, welche von den einheimischen Schiffen oder von auf einheimischen Schiffen eingeführten oder ausgeführten Waaren gleicher Gattung entrichtet werden; jedenfalls sind die Sätze in der hier folgenden Abstufung nicht zu überschreiten:

Sechs Blankillos[1]) per Tonne werden von jedem Englischen Schiffe (mit Ausnahme der Dampfschiffe) bei einer Tragfähigkeit von nicht mehr als 200 Tonnen erhoben. Von jedem Schiffe (nicht Dampfschiffe) mit einer Tragfähigkeit von mehr als 200 Tonnen wird die Abgabe erhoben, wie folgt: 6 Blankillos per Tonne werden von 200 Tonnen entrichtet, und 2 Blankillos per Tonne für den Rest. Wenn die Zollverwaltung rücksichtlich des Tonnengehalts eines Englischen Schiffs so wie dieser von dem Kapitain angegeben ist, Zweifel setzt, dann hat der Englische Konsul oder Vicekonsul auf das an ihn gerichtete Ersuchen die Schiffspapiere, welche den Tonnengehalt förmlich feststellen, vorlegen zu lassen.

Dieselben Abgaben werden in allen Häfen Marokkos erhoben, mit Ausnahme derer zu Rabat und Larache, woselbst 4 Blankillos per Tonne an Lootseengeld bezahlt werden, wenn das Schiff in den Strom einläuft, und 4 Blankillos per Tonne, wenn es außerhalb des Stromes bleibt. 3 Blankillos werden gleichermaßen für jedes Schiff bezahlt, welches in der Absicht Anker zu werfen, in den Strom einläuft.

Wenn jedoch ein Schiff nicht in den Strom einläuft, dann werden dieselben Abgaben, wie die in den anderen Häfen entrichteten erhoben. In Mogador sind von den Englischen Schiffen, wenn sie nur in den Häfen einlaufen, 4 Blankillos per Tonne an Lootsengeld zu entrichten, und 6 Blankillos per Tonne an Ankergeld.

Wenn der Kapitain eines Englischen Schiffes in irgend einem anderen Hafen einen Lootsen verlangt, so hat er für ihn eine Gebühr von 2 Blankillos per Tonne zu zahlen; diese Abgabe soll jedoch nur dann erhoben werden, wenn der Kapitain des Schiffes einen Lootsen verlangt. Die Summe von 16 Dollars wird als Ankergeld von jedem Dampfschiffe erhoben, welches in einen Hafen Marokkos einläuft, um dort Ladung zu löschen oder einzunehmen. Wenn später das gedachte Dampfschiff von diesem Hafen in einen anderen oder in andere Häfen der Maurischen Besitzungen sich begiebt, und bei seiner Ankunft in diesem oder in diesen letzteren Häfen Waaren einnimmt oder löscht, dann wird die obenerwähnte Abgabe von 16 Dollars an Ankergeld nochmals erhoben; wenn jedoch das gedachte Dampfschiff bei seiner Rückfahrt in einen Marokkanischen Hafen einläuft, wo das besagte Ankergeld bereits bezahlt worden ist, dann wird kein neues Ankergeld ihm auferlegt, vorausgesetzt, daß das gedachte Dampfschiff nicht behufs einer zweiten Reise nach einem Marokkanischen Hafen abfährt, und vorausgesetzt, daß es während seiner Rückfahrt nicht einen anderen als einen Hafen der Marokkanischen Besitzungen berührt hat, in welchem Falle die obenerwähnte Abgabe von 16 Dollars von Neuem zu entrichten ist. Gleichwohl soll das Ankergeld für ein Schiff von 150 Tonnen oder weniger Rauminhalt nicht das von einem Segelschiffe mit der gleichen Tragfähigkeit zu zahlende Ankergeld übersteigen.

Die Patrone aller Schiffe haben außer den obenerwähnten Abgaben die nachstehenden Summen an die Hafenbeamten zu zahlen, jedoch darf keine andere Zahlung von ihnen verlangt werden, nämlich:

Ein Schiff von 25 Tonnen oder weniger Meßgehalt: 20 Unzen; ein Schiff mit mehr als 25, jedoch weniger als 51 Tonnen, 40 Unzen; ein Schiff mit mehr als 50, jedoch weniger als 101 Tonnen, 60 Unzen; ein Schiff mit mehr als 100, jedoch weniger als 201 Tonnen, 80 Unzen; ein Schiff mit mehr als 200 Tonnen 100 Unzen.

Außer diesen Abgaben hat der Patron jedes Englischen Schiffes, welches den Hafen von Tetuan besucht, 10 Unzen für den die Schiffspapiere von Marteen nach Tetuan befördernden Boten; 5 Unzen für den die Ankunft des Schiffes meldenden Trompeter und 3 Unzen für den öffentlichen Ausrufer zu zahlen; irgend eine andere Abgabe soll aber in dem Hafen von Tetuan nicht gefordert werden. Kein Ankergeld wird von den Englischen Schiffen erhoben, die in die Häfen Marokkos einlaufen, um dort Schutz gegen Unwetter zu suchen, und die dort keine Waaren einladen; ebenso wird kein Ankergeld von den Fischerfahrzeugen erhoben.

Gleichermaßen wird kein Anker-, Tonnen-, Einfuhrgeld oder sonstige Abgabe und Gebühr in den Britischen Besitzungen von den Marokkanischen Schiffen oder von den auf Marokkanischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren in höherem Betrage als diejenigen erhoben, welche von den einheimischen Schiffen oder von den auf einheimischen Schiffen ein- oder ausgeführten Waaren gleicher Gattung erhoben werden.

Art. 11.

Wenn Englische Unterthanen wünschen, Waaren an Bord der in den Häfen Marokkos eintreffenden Schiffe ein- oder auszuladen, so haben sie sich zu diesem Zwecke der Schaluppen der Marokkanischen Regierung zu bedienen; sind jedoch die Schaluppen der Marokkanischen Regierung 2 Tage nach der Ankunft des Schiffs ihnen zu dem obenerwähnten Zwecke nicht zur Verfügung gestellt, dann haben die Englischen Unterthanen das Recht, besondere Schaluppen anzuwenden und brauchen in diesem Falle den Hafenbehörden nicht mehr als die Hälfte dessen zu bezahlen, was sie zu bezahlen gehabt hätten, wenn sie die Regierungsboote würden verwendet haben.

Diese Vorschrift ist nicht anwendbar auf die Häfen von Tanger und Tetuan, da es in diesen beiden Häfen eine hinreichende Zahl von der Regierung gehörigen Leichterschiffen giebt. Die gegenwärtig in den verschiedenen Häfen Marokkos zu zahlenden Gebühren an

[1]) Ein Blankillo = $\frac{14}{25}$ Sgr.

Leichterkosten dürfen nicht erhöht werden, und die Zollverwaltung in jedem Hafen Marokkos hat dem Englischen Vicekonsul einen Tarif der gegenwärtig an Leichterkosten geforderten Gebühren auszuhändigen.

Art. 12.

Die Artikel dieser Uebereinkunft finden auf alle Häfen des Marokkanischen Reichs Anwendung und wenn Se. Majestät der Sultan von Marokko die Häfen von Mehedna, Agadir, Wadnoon oder irgend welche anderen Häfen in den Besitzungen Sr. Majestät eröffnet, so soll in der Erhebung der Abgaben oder in dem Ankergelde kein Unterschied zwischen den betreffenden Häfen und den anderen Häfen der Besitzungen des Sultans gemacht werden.

Art. 13.

Wenn ein Englischer Unterthan in den Marokkanischen Besitzungen bei dem Schmuggel von Waaren jeder Art betroffen wird, dann werden die Waaren zum Vortheil des Sultans konfiszirt, und der betreffende Englische Unterthan wird, wenn er überführt ist, vor dem Englischen General-Konsul, Vicekonsul oder Konsularagenten mit einer Strafe belegt, die jedoch den dreifachen Betrag der auf die Waaren gelegten Zölle, oder wenn es sich um Waaren handelt, die von der Einfuhr ausgeschlossen sind, den dreifachen Werth dieser Waaren nach dem laufenden Tagespreise nicht übersteigen darf; bezahlt der Englische Unterthan, nachdem er überführt ist, die Strafe nicht, dann ist er von dem Englischen General-Konsul, Vicekonsul oder Konsularagenten mit Gefängnißstrafe zu belegen; oder es kann jeder Englische Unterthan, wenn er überführt ist, auch ohne zur Geldbuße verurtheilt zu sein, in das Gefängniß gebracht werden, in beiden Fällen jedoch nur für einen nicht länger als einjährigen Zeitraum und an einem von dem Englischen General-Konsul, Konsul, Vicekonsul oder Konsularagenten zu bestimmenden Orte.

Art. 14.

Um den beiden hohen vertragenden Theilen Gelegenheit zu geben, noch fernerhin zu unterhandeln und die Vereinbarungen zu treffen, welche dazu dienen werden, die gegenseitigen Beziehungen noch zu verbessern und die Interessen ihrer betreffenden Unterthanen noch besser zu wahren, ist man übereingekommen, daß jederzeit nach Ablauf der dem Auswechselungstage der Ratifikationen des gegenwärtigen Handels- und Schifffahrtsvertrages folgenden 5 Jahre jeder der hohen vertragenden Theile das Recht hat, von dem anderen eine Revision der besagten Uebereinkunft zu fordern; daß jedoch so lange, bis diese Revision nicht in gemeinschaftlicher Uebereinstimmung beendigt oder bis eine neue Uebereinkunft abgeschlossen und ratifizirt ist, die gegenwärtige Uebereinkunft in voller Kraft und Wirkung zu bestehen fortfährt.

Art. 15.

Die gegenwärtige Uebereinkunft wird von Ihrer Majestät der Königin von Großbritannien und von Sr. Majestät dem Sultan von Marokko ratifizirt und die Ratifikationen werden in Tanger gleichzeitig mit den Ratifikationen des heute von den hohen vertragenden Theilen unterzeichneten Hauptvertrages ausgewechselt werden.

Wenn die Ratifikationen der gegenwärtigen Uebereinkunft und des besagten Hauptvertrages ausgewechselt sein werden, dann sollen die Bestimmungen dieser Uebereinkunft und dieses Vertrages nach Verlauf von 4 Monaten, und zwar an Stelle der Bestimmungen der früheren Verträge zwischen Großbritannien und Marokko in Kraft treten.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten die gegenwärtige Uebereinkunft unterzeichnet und derselben ihr beiderseitigen Siegel beigedrückt.

Geschehen zu Tanger, am 9. Tage des Dezember des Jahres 1856, entsprechend dem Maurischen Datum vom [illegible] Tage des Monats Rattua, des zweiten Monats im Jahre 1273.

gez. (L. S.) Muhamed Khatib.

gez. (L. S.) L. H. Drummond Hay.

Uebersichtliche Zusammenstellung zwischen den gegenwärtig in den Häfen Marokkos zu zahlenden Ausfuhrzöllen und denjenigen, die nach den Bestimmungen des neuen Vertrages zu zahlen sind.

Ausfuhrgegenstände.	Gewicht oder Maaß.	Gegenwärtiger Zoll.		Zoll nach dem neuen Tarif.	
Weizen	Fanega	—		1	Liv.
Mais und Dura	„	15	Unzen	½	„
Gerste	„	—		½	„
Sonstige Kornfrüchte	Ctr.	—		½	„
Mehl	„	40	Unzen	30	Unzen
Kanariensamen	„	18	„	12	„
Datteln	„	51	„	40	„
Mandeln	„	51	„	35	„
Apfelsinen, Citronen und Lemonien	1000	12	„	12	„
Wilder Majoran	Ctr.	18	„	10	„
Kümmel (camin)	„	—		20	„
Oel	„	60	Unzen	50	„
Gummi	„	25	„	20	„
Lausonie (Henna)	„	20	„	15	„
Wachs	„	120	„	120	„
Reis	„	20	„	16	„
Wolle (gewaschene)	„	90	„	80	„
Wolle (ungewaschene)	„	60	„	55	„
Leder, Schaaf- u. Ziegenfelle	„	36	„	36	„
Leder, gegerbtes, unter dem Namen Felaly, Zavary, Kochinea	„	—		100	„
Hörner	1000	36	Unzen	20	„
Talg	Ctr.	—		50	„
Maulesel	Haupt	—		25	Liv.
Esel	„	—		5	„
Schaafe	„	1	Pfd. Sterl.	1	„
Ziegen	„	—		15	Unzen
Hühner	Dtz.	22	Unzen	22	„
Eier	1000	51	„	51	„
Pantoffeln	100	90	„	70	„
Stacheln vom Stachelschwein	1000	—		5	„
Gasoul	Ctr.	20	„	15	„
Straußfedern	Pfd.	36	„	36	„
Körbe	100	50	„	30	„
Schwarzkümmelkerne (carvi)	Ctr.	20	„	20	„
Holzkämme	100	5	„	5	„
Haare	Ctr.	36	„	30	„
Rosinen	„	20	„	20	„
Wollene Gürtel unter dem Namen Karazy	100	150	„	100	„
Tackawt (Farbstoff)	Ctr.	20	„	20	„
Lohgare Schaaffelle	„	—		36	„
Hanf und Lein	„	50	„	40	„

Sta

Ertrag des Zuckerzolles und der Rübenzuckersteuer im Zollverein

(Nach der amt

Vereinsstaaten.	Menge des zum Eingange verzollten Zuckers und Syrups, desgleichen Zoll														
	Brod- und Hut-, Kandis- rc. Zucker.					Farin, Rohzucker.					Rohzucker für inländische Siedereien zum Raffiniren.				
	Zum Eingange sind verzollt.		Zollbetrag vom Centner 10 Rthlr. resp. $7\frac{1}{2}$ Rthlr.			Zum Eingange sind verzollt.		Zollbetrag vom Centner 8 Rthlr. resp. 6 Rthlr.			Zum Eingange sind verzollt.		Zollbetrag vom Centner 5 Rthlr. resp. $4\frac{1}{2}$ Rthlr.		
	Ctr.	Pfd.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Rthlr.	Sgr.	Pf.
1. Preußen *)	76	84	768	12	.	26	2	208	4	6	30,079	43	150,397	4	6
	227	4	1,664	28	6	98	7	588	12	6	154,051	93	654,720	21	.
Außerdem: Luxemburg	.	41	4	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	10	43	76	14	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2. Bayern	69	26	692	18	.	.	80	6	12	.	.	.	.	.	.
	255	14	1,871	.	6	24	78	148	20	.	.	.	.	.	.
3. Sachsen	49	$43\frac{5}{10}$	494	10	6	13	$80\frac{3}{10}$	110	12	6	29	$48\frac{4}{10}$	147	12	6
	86	$23\frac{1}{10}$	632	10	6	.	$62\frac{2}{10}$	3	21	6	.	.	.	.	.
4. Hannover	167	$84\frac{7}{10}$	1,678	14	.	22	$35\frac{5}{10}$	178	25	.	213	$62\frac{4}{10}$	1,068	3	6
	724	$42\frac{3}{10}$	5,312	13	.	62	$91\frac{2}{10}$	377	14	.	19,170	$55\frac{8}{10}$	81,474	25	.
5. Württemberg [2])	164	$65\frac{2}{10}$	1,359	20	3	7	94	47	19	2	.	.	.	.	.
6. Baden	9	$95\frac{1}{10}$	99	15	.	8	87	30	28	6	.	.	.	.	.
	28	$18\frac{3}{10}$	206	20	.	.	51	3	1	6	.	.	.	.	.
7. Kurf. Hessen	4	9	40	27	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	26	83	196	22	6	23	37	140	6	6	.	.	.	.	.
8. Großh. Hessen	1	27	12	21	.	.	21	1	20	.	.	.	.	.	.
	43	20	316	24	.	80	32	481	27	6	.	.	.	.	.
9. Thüringen	14	$94\frac{9}{10}$	149	14	6	4	2	32	4	6	.	.	.	.	.
	9	$30\frac{9}{10}$	68	8	.	3	$93\frac{3}{10}$	23	17	6	.	.	.	.	.
10. Braunschweig	.	66	6	18	.	.	60	4	24	.	.	.	.	.	.
	4	48	32	25	6	1	90	11	12	.	.	.	.	.	.
11. Oldenburg	16	$55\frac{8}{10}$	165	17	6	1	$32\frac{5}{10}$	10	18	.	.	.	.	.	.
	118	$82\frac{2}{10}$	871	10	6	17	$79\frac{8}{10}$	106	23	.	.	.	.	.	.
12. Nassau	10	$4\frac{4}{10}$	100	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	.	$41\frac{8}{10}$	3	1	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
13. Frankfurt a. M.	5	51	55	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	15	95	116	29	.	3	81	22	25	6	.	.	.	.	.
Zusammen	2141	$93\frac{5}{10}$	16,997	24	9	398	$96\frac{6}{10}$	2539	19	8	203,545	$2\frac{1}{10}$	887,808	6	6
*) Darunter von:															
1. Anhalt-Dessau-Köthen	.	14	.	29	6	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2. Anhalt-Bernburg	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3. Sachsen-Weimar	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4. Schwarzburg-Rudolstadt (Unterherrschaft)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

[1]) Wegen des Vorjahres s. H. A. 1861 I. S. 569.

[2]) Die verzollten Zucker- rc. Mengen sind nicht nach den Zollsätzen getrennt angegeben.

t i s t i k.

während des Jahres vom 1. April 1861 bis Ende März 1862 [1]).

lichen Aufstellung).

ertrag davon. Syrup. Zum Eingange sind verzollt.		Zollbetrag vom Centner 3 Rthlr. resp. 2½ Rthlr.			Zur Zuckerbereitung versteuerte Rüben und Einnahme an Rübenzuckersteuer. Menge der versteuerten Runkelrüben.		Steuerbetrag vom Centner 7½ Sgr.			Summa des Zoll- und Steuerbetrages in vollen Thalern.	Die Vergütungen für ausgeführten Zucker haben betragen.	Nach Abzug derselben verbleibt an Einnahme von Zoll- resp. Steuer für Zucker, Syrup rc.
Ctr.	U.	Rthlr.	Sgr.	Pf.	Ctr.	U.	Rthlr.	Sgr.	Pf.		Rthlr.	Rthlr.
13,866	75	41,600	7	6	28,474,773	.	7,118,693	7	6	8,046,111	141,543	7,869,377
30,987	98	77,469	28	6							35,191	
.	98	2	28	.	.	.	.	.	.	99	.	99
6	17	15	12	6								
558	9	1,674	8	.	237,788	.	59,447	.	.	66,748	.	66,748
1,163	38	2,908	13	6								
3,771	7 $\frac{8}{10}$	11,313	6	6	55,580	.	13,895	.	.	50,603	.	50,127
9,602	51 $\frac{4}{10}$	24,006	8	6							476	
7,384	53 $\frac{3}{10}$	22,153	17	6	184,471	.	46,117	22	6	203,159	.	203,159
17,918	99	44,797	14	.								
463	13 $\frac{6}{10}$	1,213	11	2	596,710	.	149,177	13	2	151,798	.	151,798
160	25 $\frac{4}{10}$	480	22	6	888,110	.	222,027	15	.	224,951	.	224,951
841	22	2,103	1	6								
83	28	249	25	.	.	.	.	.	.	946	.	946
127	34	318	10	6								
32	62	97	25	6	.	.	.	.	.	2,642	.	2,642
692	27	1,730	20	.								
456	92 $\frac{2}{10}$	1,370	22	6	199,996	25	49,999	1	10	55,920	.	55,920
1,710	67 $\frac{2}{10}$	4,276	20	.								
1,027	14	3,081	12	6	1,452,443	96	363,110	15	.	376,622	.	376,622
4,149	70	10,374	7	6								
1,436	28 $\frac{6}{10}$	4,308	25	6	.	.	.	.	.	12,163	.	12,163
2,679	73 $\frac{8}{10}$	6,699	10	.								
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	103	.	103
.	.	.	.	.								
61	86	185	17	.	.	.	.	.	.	1,118	.	1,118
295	6	737	19	6								
99,477	96 $\frac{5}{10}$	263,170	5	2	32,089,872	21	8,022,467	15	.	9,192,983	141,543	9,015,773
60	34	155	27	.	2,632,185	.	658,046	7	6	658,203	.	658,203
.	.	.	.	.	1,656,547	.	414,136	22	6	414,137	.	414,137
.	.	.	.	.	194,260	.	48,565	.	.	48,565	.	48,565
.	.	.	.	.	91,368	.	22,842	.	.	22,842	.	22,842

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Ostende für 1861.

(Im Auszuge.)

Einfuhr.

Während des Jahres 1861 sind aus den verschiedenen Ländern hauptsächlich folgende Waaren in Ostende eingeführt worden:

Von England:

	Rthlr.
Kaffee, 7275 Kos.	2,910
Stahl (bearbeiteter), 38,161 Kos.	13,229
Vieh, 13 Ochsen und 19 Kühe	2,240
Butter, 1818 Kos.	1,067
Bauholz, 51 metr. Kub.	1,104
Branntwein, 934 Gallons	1,568
Kautschuck, 23,835 Kos.	19,068
Hüte	1,913
Steinkohlen	690,581
Pferde, 104 Köpfe	22,186
Baumwolle, 239,822 Kos.	102,324
geschmiedetes Kupfer, 8513 Kos.	5,957
Eisendraht, 20,005 Kos.	2,667
Werg, 13,706 Kos.	3,655
Orangen, 11,046 Kos.	1,473
Wolle, 536,844 Kos.	544,002
Hefe	7,588
Bücher (ungebundene), 1566 Kos.	2,506
„ (gebundene), 1394 Kos.	2,565
gußeiserne Maschinen, 13,895 Kos.	2,223
eiserne „ 6,315 „	2,863
Borsten	9,053
Kurzwaaren	4,956
rohe Metalle, 5941 Kos.	2,218
Modewaaren	5,150
Gold in Barren	26,666
Geld	186,400
Möbelpapier	1,006
Manufakturwaaren	169,265
rohe Felle, 31,355 Kos.	18,980
Salm, 6384 Kos.	1,702
Heringe, 255,529 Kos.	40,885
Hummer	1,745
gef. Fisch (Sardellen)	1,363
Salz, 113,675 Kos.	9,094
Harz, 266,969 Kos.	16,374
Rohsalz, 21,078,800 Kos.	224,841
Indigo, 24,160 Kos.	115,968
Farbewaaren	1,835
lebende Pflanzen	2,704
Wein in Fässern, 1956 Gallons	2,112
Oelsaat, 454,958 Kos.	42,463
Blei, 30,015 Kos.	4,402
Austern	90,718
nicht benannte Gegenstände	28,099
	2,441,688

gegen 2,040,478 Rthlr. in 1860.

Von Preußen:

	Rthlr.
Butter, 3993 Kos.	2,343
Eisenbahnschwellen, 1165 metr. Ctr.	25,105
Droguerien, 1974 Kos.	947
Getreide, 181,983 Kos.	14,559
Wolle, 4763 Kos.	4,826
Wein in Fässern, 667 Gallons	720
Wein in Flaschen, 833 Stück	644
Manufakturwaaren	442
Kurzewaaren	798
nicht benannte Gegenstände	1,817
	52,201

gegen 62,160 Rthlr. in 1860.

Von Frankreich:

	Rthlr.
Branntwein, 1400 Gallons	2,352
Erbsen, 6372 Kos.	426
Fett, 1950 Kos.	624
gußeiserne Maschinen, 15,665 Kos.	2,506
Kurzewaaren	1,192
rohe Metalle, 11,509 Kos.	430
Hummer	1,028
Schiffe	8,704
Rohsalz, 3,592,800 Kos.	38,323
Gemälde	1,331
Wein in Fässern, 29,111 Gallons	23,664
Wein in Flaschen, 3926 Stück	3,036
Manufakturwaaren	11,757
nicht benannte Gegenstände	3,071
	98,444

gegen 113,547 Rthlr. in 1860.

Von Holland:

	Rthlr.
Heringe, 241,010 Kos.	30,562
Thran, 74 Tonnen	987
Manufakturwaaren	184
nicht benannte Gegenstände	932
	32,665

gegen 314 Rthlr. in 1860.

Von Rußland:

	Rthlr.
Bauholz, 1840 metr. Kub.	40,257
Hanf, 92,216 Kos.	8,362
Roggen, 489,174 Kos.	28,698
Oelsaat	27,717
Werg, 288,000 Kos.	76,800
nicht benannte Gegenstände	88
	181,922

gegen 247,334 Rthlr. in 1860.

Von Norwegen:

	Rthlr.
Bauholz, 6582 metr. Kub.	155,120
Hummer	9,905
nicht benannte Gegenstände	253
	165,278

gegen 187,201 Rthlr. in 1860.

Von Spanien:

	Rthlr.
Orangen, 72,654 Kos.	9,687
Feigen, 4152 Kos.	443
Rohsalz, 7,210,070 Kos.	76,907
Wein in Fässern, 16,111 Gallons	17,400

	Rthlr.
Wein in Flaschen, 242 Stück	187
nicht benannte Gegenstände	141
	104,765

gegen 62,786 Rthlr. in 1860.

Von Dänemark:

Oelsaat, 65,000 Kos	6,067

gegen 21,811 Rthlr. in 1860.

Von Hamburg:

Oelkuchen, 197,700 Kos	8,963

gegen 19,832 Rthlr. in 1860.

Von Portugal:

Wachs, 23,596 Kos	28,315
Orangen, 8218 „	1,096
Rohsalz, 5,617,050 Kos	59,916
Wein in Fässern, 555 Gallons	600
Wein in Flaschen, 15 Stück	12
Oel	3,113
Wolle, 2584 Kos	2,616
	95,668

gegen 43,260 Rthlr. in 1860.

Von Sicilien:

Schwefel, 465,000 Kos	30,813
Mandeln, 1904 „	660
	31,473

Der Import aus Preußen beläuft sich in 1861 auf 52,201 Rthlr., gegen 62,160 Rthlr. in 1860 und besteht hauptsächlich in Bauholz und einer Ladung Getreide. Das Bauholz wurde für Rechnung der Königlich Belgischen Regierung eingeführt und war zu Eisenbahnschwellen bestimmt. Das Holzgeschäft war im Laufe des Jahres ganz unbedeutend, da in Folge der allgemeinen Stockung in Handel und Industrie keine Bauten unternommen wurden, so daß sich der Verbrauch auf das Nothdürftigste beschränkte.

Getreide.

Die Getreide-Ernte von 1861 wird in Belgien, namentlich in den beiden Flandern, im Allgemeinen als günstig und befriedigend erachtet. Diejenige von Weizen und Roggen schätzt man auf ¾ eines guten Jahres; obgleich aber die ersten Sorten an Qualität nichts zu wünschen übrig lassen, so findet man das Gewicht von Weizen abwechselnd von 72 à 79 Kilogr. pro Hektoliter; von Roggen 68 à 74 Kilogr. Sowohl Gerste als Hafer, deren Qualität als völlig befriedigend erscheint, fallen an Gewicht ebenfalls sehr verschieden aus; erstere von 58 à 63 Kilogr., und letztere von 44 à 52 Kilogr. pro Hektoliter. Die Rübsaat-Ernte wird nur als die Hälfte einer gewöhnlichen und an Qualität als ziemlich gut angenommen. Das Erzeugniß von Hülsenfrüchten, namentlich von Bohnen und Erbsen, war allgemein nach Wunsch und von guter Gattung.

Flachs.

Was die Flachs-Ernte, als eine der wichtigsten in den beiden Flandern, betrifft, so wurde bei Weitem mehr gesäet wie in vorhergehenden Jahren. Die Pflanze kam auch gut auf, stand üppig und versprach eine reiche Ernte. Im Monat Juni jedoch wurde der größte Theil der frühgesäeten Flachsfelder durch heftigen anhaltenden Regen niedergelegt und mußten die Landleute den Flachs vor seiner Reife ziehen, um ihn nicht auf den Feldern faulen zu lassen. Der größte Theil des diesjährigen Flachses, wenn auch lang, ist mager, dürre und von sehr geringer Qualität.

Ausfuhr.

Die aus dem Konsularbezirk Ostende ausgeführten Artikel sind hauptsächlich folgende und vertheilen sich auf die einzelnen Länder in nachstehender Art:

Nach England:

	Rthlr.
Tauben, Hühner ꝛc.	16,264
Stiere, Ochsen, 160 Köpfe	17,067
Butter, 2,846,721 Kos	1,670,076
Pferde, 411 Köpfe	76,720
Flachs, 246,104 Kos	98,441
Obst, 158,434 „	11,830
Hopfen, 466,807 „	423,238
Oel, 258,634 „	65,522
Wolle, 80,610 „	81,685
Borsten	28,200
Eier, 7,222,971 Stück	115,567
Silber in Barren	71,445
Gold in Blättchen	24,659
Lederwaaren	37,059
Modewaaren	8,220
Kurzewaaren	7,235
Waffen	9,095
Fleisch aller Art, 1,485,455 Kos	514,957
Manufakturwaaren	161,858
bearbeiteter Stahl	1,387
Kälber, 389 Köpfe	10,373
Holzwaaren	1,346
Kautschuck, 956 Kos	1,830
Spielkarten, 200 Grottes	1,387
Stearinlichte, 13,294 Kos	8,863
Hüte	2,874
Cichorien, 126,100 Kos	6,053
Baumrinde, 215,000 Kos	8,600
Werg, 32,318 Kos	8,618
Oelsaat	1,814
Kleider	4,744
Musik-Instrumente	4,156
Bücher (ungebundene), 4737 Kos	7,579
Bücher (gebundene), 1718 Kos	3,207
kupferne Maschinen, 1579 Kos	1,895
Papier aller Art	7,800
Möbelpapier	6,162
polirte Steine	11,288
Blei, 30,000 Kos	4,400
Strohgeflechte	5,190
Gemälde	22,553
Farbwaaren	994
lebende Pflanzen	3,315
Wagen	800
Zink, 20,000 Kos	2,666
Spirituosen, 1845 Gallons	2,666
nicht benannte Gegenstände	16,300
	3,597,698

gegen 3,681,004 Rthlr. in 1860.

Nach Norwegen:

	Rthlr.
nicht benannte Gegenstände	3,572

gegen 5443 Rthlr. in 1860.

Nach Holland:

nicht benannte Gegenstände	2,183

gegen 5576 Rthlr. in 1860.

Nach Spanien:

	Rthlr.
nicht benannte Gegenstände	1,325

gegen 11,270 Rthlr. in 1860.

Nach Portugal:

nicht benannte Gegenstände	70

gegen 374 Rthlr. in 1860.

Durchfuhr nach dem Zollverein.

Von England, Sicilien, Frankreich, Portugal, Spanien sind über Ostende nach dem Zollverein transitirt:

Von England:

	Rthlr.
Stahl, 13,234 Kos	6,430
Kaffee, 18,446 „	7,378
Hüte	19,138
Baumwolle, 3905 Kos	1,667
geschmiedetes Kupfer, 3034 Kos	2,266
Kupferwaaren	1,267
Droguerien, 6649 Kos	2,837
Zinn, 2654 Kos	2,477
Fett (Olein), 8119 Kos	2,598
Kleider	6,625
Oel, 25,793 Kos	6,534
mathematische Instrumente	1,427
musikalische „	1,611
Wolle, 1,359,555 Kos	1,377,682
Bücher (ungebundene), 1426 Kos	2,281
Bücher (gebundene), 2080 „	3,883
eiserne Maschinen, 5310 „	2,407
kupferne „ 12,029 „	14,435
Borsten, Haare	4,497
Kurzewaaren	28,994
Modewaaren	3,147
Kanonen, 2550 Kos	3,060
Silberzeug	16,873
rohe Felle, 11,685 Kos	7,073
präparirte Felle, 5351 Kos	10,702
Lederwaaren	1,142
Pelzwerk	990
Austern	1,760
Chemikalien	1,893
Strohgeflechte	6,773
Rohseide, 59,386 Kos	638,451
Tabak, 15,686 „	5,488
Cigarren, 97 „	569
Gemälde	2,749
Indigo, 159,573 Kos	765,950
Farbwaaren	6,437
Thee, 842 Kos	1,460
Manufakturwaaren	640,223
nicht benannte Gegenstände	21,381
	3,627,505

gegen 2,554,362 Rthlr. in 1860.

Von Sicilien:

	Rthlr.
Mandeln, 1915 Kos	664

Von Frankreich:

Rohsalz, 69,850 Kos	745

gegen 183 Rthlr. in 1860.

Von Portugal:

	Rthlr.
Rohsalz, 65,800 Kos	702

gegen 8657 Rthlr. in 1860.

Von Spanien:

Rohsalz, 45,000 Kos	480
Wein in Fässern, 2911 Gall.	3,144
	3,624

gegen 13,852 Rthlr. in 1860.

Die nach dem Zollverein im Laufe des Jahres 1861 über Ostende transitirten Waaren belaufen sich demnach auf einen Werth von 3,633,240 Rthlr., gegen 2,577,054 Rthlr. in 1860, wobei England für 3,627,505 Rthlr. betheiligt ist. Diese Vermehrung fand in Folge des Frostes im Anfang von 1861 statt, der die Häfen von Hamburg und Rotterdam für eine kurze Zeit unzugänglich machte. Ungeachtet des im Dezember 1861 in Belgien in Kraft getretenen niedrigen Eisenbahntarifs für Transitgüter, dem die Rheinische Bahn aber leider nicht beigetreten ist, bleibt wenig Hoffnung, den Transitverkehr über Belgien zu einer großen Bedeutung zu bringen, da die Wasserroute über Rotterdam noch immer die billigste bleibt. Der Zolltarif von 1847 ist noch in Kraft. Veränderungen sind im Laufe des Jahres 1861 nicht eingetreten.

Schifffahrt.

Während 1861 sind in Ostende 948 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 90,364 Tonnen eingelaufen, gegen 828 Schiffe mit 82,022 Tonnen in 1860, nämlich:

115	Englische Dampfschiffe	22,831	Tonnen,
442	„ Segelschiffe	30,814	„
301	Belgische „	26,227	„
6	Französische „	390	„
5	Preußische „	1,155	„
25	Holländische „	1,357	„
1	Schwedisches „	270	„
1	Italienisches „	190	„
10	Hannoversche „	1,063	„
31	Norwegische „	4,804	„
2	Mecklenburgische „	434	„
7	Dänische „	437	„
1	Hamburgisches „	78	„
1	Oesterreichisches „	314	„
948	Schiffe	90,364	Tonnen.

Außerdem fahren noch zwischen Ostende und Dover Belgische und Englische Dampfschiffe zum Transport von Depeschen und Passagieren.

Die Anzahl der Reisenden, welche in 1861 diese Dampfböte sowohl als auch die zwischen London und Ostende fahrenden benutzten, war:

von Dover nach Ostende	6766	Pers.,
„ London nach Ostende	3214	„
	9980	Pers.,
von Ostende nach Dover	5759	„
„ Ostende nach London	3628	„
	9387	Pers.

Die Rhederei von Ostende zählte in 1860 30 Schiffe mit 5889 Ton. Die Zahl derselben blieb für 1861 unverändert. Die Lage der Rheder ist sehr bedrängt, da bei der allgemeinen Stockung im Handel wenig Verwendung für Schiffe ist.

Fischerei.

Ostende hatte im Jahre 1861 166 Fischerböte mit 6640 Ton., gegen 147 Böte mit 5880 Ton. in 1860.

Der Fischfang war auch im Laufe des Jahres sehr ergiebig. Die Zufuhren betrugen:

von frischem Fisch	222,513	Rthlr.
„ gesalzenem Fisch (Morue)	143,731	„
	366,244	Rthlr.

Der Konsum erstreckte sich beinahe ausschließlich auf Belgien, da man hier für Export von gesalzenem Fisch sowohl in Hinsicht des Preises als der Qualität mit Holland nicht konkurriren kann.

Das nach dem Zollverein exportirte Quantum von frischem Fisch und Austern in 1861 kann ungefähr betragen:

frischer Fisch (feine Fische)	4,267	Rthlr.
Austern und Hummern	42,667	„
	46,934	Rthlr.

Ostende, 28. März 1862.

Mittheilungen.

Memel, 3. Mai. Nach der großen Stille und Regungslosigkeit des Verkehrs, welche hier während der Wintermonate zu herrschen pflegen, brachte uns der verflossene Monat ein erfreulicheres Geschäft. Die Eisdecke des Haffs setzte sich um die Mitte des April in Bewegung und beinahe acht Tage trieben große Eismassen bei ungewöhnlich hohem Wasserstande und stärkster Strömung der See zu. Diese Strömung war so stark, daß unsere Bugsir-Dampfboote sich nur mühsam gegen dieselbe behaupten konnten, und während mehrerer Tage darauf verzichten mußten, den in See befindlichen zahlreichen Schiffen bei der Einfahrt Hülfe zu leisten. Da es den Fahrzeugen aber ohne Beistand natürlich gar nicht möglich war, den Hafen zu gewinnen, so mußten sie sich um so mehr und weiter wieder entfernen, als die Eismassen vor dem Seegatt liegen blieben und Tage lang die Fahrt versperrten. Der Eisgang des Haffs ist leider nicht ohne Verluste vorübergegangen, indem das zur hiesigen Rhederei gehörige Barkschiff „Jason“, welches im Haff ankerte, der Gewalt des Eises nicht zu widerstehen vermochte und eine Eindrückung der Seiten erfuhr. Das Schiff, auf einer beinahe kompletten Ladung Sleeder schwimmend, ist sodann nach dem Lande verholt und der größte Theil des Inventariums geborgen worden, doch wird der Rumpf schwerlich reparaturfähig sein. Bei dem Verluste sind nur Englische Assecuradeure betheiligt. Wenige Tage darauf strandeten bei Mellraggen — eine halbe Meile von hier — ein Norwegischer Schooner und eine Holländische Kuff. Der Schooner konnte bereits in der letzten Woche des Monats vom Strande ab und in den Hafen gebracht werden, wogegen die Kuff total zertrümmert worden ist. Nachdem die Strömung des Haffs nachgelassen und das Eis mit einer veränderten Windrichtung fortgegangen war, kam die große Zahl der Schiffe, welche bis dahin in See lavirt hatte, fast gleichzeitig vor den Hafen, welcher seit Jahren nicht ein so belebtes Bild geboten hatte. Am 18. April kamen gegen 70 Schiffe aus See in das Haff, und die Gesammtzahl der während des vorigen Monats hier eingesegelten Schiffe belief sich auf 187. Von denselben kam die überwiegende Menge — 122 — in Ballast zur Abholung verkaufter Waaren, 8 brachten Güter, 12 Salz (106,054 Ctr.), 25 Kohlen (133,596 Ctr.), 2 Kalksteine, 15 Heringe (10,400 Tonnen), 2 Eisen und 1 Cement. Das Ausfuhrgeschäft war noch nicht von Belang, und nur 48 Schiffe verließen den Hafen. Die während der letzten Hälfte des April eingekommenen Schiffe sind jetzt erst beschäftigt, ihre Ladungen einzunehmen und werden zum größten Theil in den nächsten Tagen absegeln. Unsere Getreidezufuhren beschränkten sich, trotz der eröffneten Binnenschifffahrt, auf 840 Last Roggen, bez. mit 57—58 Sgr. p. 120 Pfd., 120 Last Gerste, bez. mit 38—40 Sgr. p. 100—102 Pfd. Von Roggen wurden verladen: 4 Schiffe mit 204 Last nach Norwegen, 1 Schiff mit 20 Last nach Dänemark, 1 Schiff mit 29 Last nach Holland, und von Gerste: 1 Schiff mit 42 Last nach Holland, während alle übrigen Arten von Cerealien nicht verschifft wurden. Die Preissteigerung von 3—4 Sgr. p. Scheffel Roggen, welche im März wegen des Mangels an Vorrath und Zufuhr eingetreten war, ging während des April verloren, und wir kamen mit 57—58 Sgr. auf die früheren Notirungen zurück, dagegen ging Hafer um 1 Sgr. p. Scheffel höher. Die Zufuhr von Leinsaat betrug nur 200 Last, man bezahlte dafür 65 bis 75 Sgr. p. 104—110 Pfd. Auch die Versendung war nicht groß, da es an den feinen Qualitäten mangelte, welche das Ausland, namentlich England, zu fordern pflegt. Nach Großbritannien gingen deshalb nur 3 Ladungen — 291 Last, während 1 — 126 Last — für Holland, und 1 — 43 Last — für Flensburg bestimmt war. Von Säesaat konnten nur 300 Tonnen nach Stettin abgesandt werden. Die während des Winters hier eingesammelten Flachse kamen zum großen Theile, und zwar in 4 Ladungen mit 14,269 Ctr., zur Verschiffung nach England. Neue Zufuhren von diesem Artikel hatten wir nur 1700 Ctr. Szameiter Waare, wofür man 9¾ Rthlr. p. Ctr. bezahlte, so glauben wir, daß unser diesjähriges Flachsgeschäft in der Hauptsache bereits beendet sein wird. Das Hanf-Geschäft ist ebenfalls stark in der Abnahme begriffen. Die Gesammt-Zufuhr des vorigen Monats belief sich auf 1400 Ctr., bez. mit 6¾ Rthlr., von denen 626 Ctr. nach Rotterdam verladen wurden. Kalb- und Ziegenfelle genießen in England noch immer nicht die Frage wie im vorigen Jahre; aus den hier angesammelten Beständen gingen jedoch 5248 Dächer nach London. Lumpen kamen für England, resp. Amerika im Transit-Verkehr gar nicht zur Verschiffung, die abgesandten ca. 3000 Ctr. waren inländische Waare und für Stettin bestimmt. Mit Holzwaaren hat sich im Laufe des vorigen Monats an den überseeischen Märkten wenig verändert, die Preise bleiben gedrückt, doch war es bei dem Beginne der Bau-Periode wenigstens möglich, einen bedeutenden Theil der hiesigen großen Läger zu realisiren. An geschnittenen Waaren — Planken, resp. Dielen — wird der Gewinn wegen des hohen Einkaufspreises der Rundhölzer kaum das Schneidelohn der Mühlen betragen, auch Stäbe finden noch wenig Beachtung, wogegen Balken gesuchter sind. Der Holzhandel beschäftigte im vorigen Monat 29 Schiffe, von denen 23 nach England, 2 nach Holland, 3 nach Antwerpen, 1 nach Bremen befrachtet waren. Die abgeladenen Holzwaaren bestanden in: 9031 Stück fichtenen Balken, 698 Stück fichtenen Mauerlatten, 5195 Stück fichtenen Brettern, 80 Faden Splittholz, 63,906 Stück Dielen, 3700 Stück Dielen-Enden, 28,969 Stück Planken, 1600 Planken-Enden, 5200 Stück Sleeper, 189 Stück eichenen Balken, 300 Stück eichenen Wagenschossen, 149 Stück eichenen Barkhölzern, 1664 Schock Stäben. Zu den lebhaftesten Geschäften des Ortes gehörte im vorigen Monat der Heringshandel, da einestheils das zugeführte Quantum groß war, 9600 Tonnen Norweger, 800 Tonnen Engländer, anderentheils diese ganze Masse beinahe gleichzeitig eintraf. Da die Norweger erst nach dem Eintreffen der Schiffe mit ihren Heringen hier an den Markt kommen und in der Regel mit Roggenladungen baldmöglichst nach Hause gehen wollen, so drückte sich der Preis, welcher anfänglich 10 Mark Bko. 8 Sch. (5 Rthlr. 7½ Sgr.) pro Tonne transito war, bis auf 9 Mark Bko. 4 Sch. (4 Rthlr. 22 Sgr.) pro Tonne, während man im vorigen Jahre für minder schöne Qualität 8 Rthlr. pro Tonne bezahlte. An den — zum Glück geringen — Lägern alter Waare ist danach ein schwerer Verlust unvermeidlich, aber in gleichem Maße wird dies beinahe an den neuen Zufuhren der Englischen Heringe der Fall sein, welche sich auf beinahe 11 Rthlr. rechnen und gegen Norweger viel zu theuer sind. Das sonst hier nicht unbedeutende Geschäft in thierischen Knochen wird in diesem Jahre gar nicht in Gang kommen, da die Russische Regierung zur Erschwerung der Ausfuhr einen Ausgangszoll von zehn Kopeken pro Pud erhebt, was bei dieser im Werthe so niedrigen Waare die Wirkung hat, daß zunächst nichts davon hierher kommen wird.

Danzig, Anfang Mai. Die schon im Monat März herrschende flaue Stimmung unserer Getreidebörse übertrug sich auch auf den abgelau-

fenen Monat April. Die unerschöpflichen Zufuhren von Mehl aus Nordamerika nach England, herbeigeführt durch den in jenem Welttheile herrschenden Geldmangel, hielten die Müller in Unthätigkeit, so daß Zufuhren von fremdem Weizen keine Abnehmer finden wollten. So mußten bei uns denn auch die Preise gedrückt bleiben und weichen, bis um die Mitte des Monats eine ungewöhnlich bedeutende Zahl von Schiffen einlief, welche zum größten Theil gefrachtet ihre Ladungen verlangten. Die schon im Laufe des Winters gemachten Anstellungen mußten realisirt werden, da jedoch stromwärts die Zufuhren aus Polen erst erwartet wurden, so waren die Ablader genöthigt, einen großen Theil der Ladungen aus dem Markt zu nehmen. Dies hatte denn auch ein momentanes Steigen der Weizenpreise zur Folge. Als aber das Bedürfniß mehr und mehr befriedigt war, gingen gegen Ende des Monats die Preise wieder auf den früheren Stand, auch wohl etwas mehr herunter. Roggen blieb bei geringen Preisschwankungen immer gefragt und von Holland, Norwegen und Dänemark gesucht, ebenso Erbsen, die etwas höher gingen. Die Börsenverkäufe bestanden in: 6020 Last Weizen à 360—625 Fl., 1750 Last Roggen à 342—360 Fl., 150 Last Gerste à 234—276 Fl., 645 Last Erbsen à 324—348 Fl., 5 Last Wicken à 290 Fl., 60 Last Leinsaat à 520 Fl. pr. Last. An der Bahn wurden bezahlt: für Weizen 77—95 Sgr., für Roggen 59 Sgr., für Gerste 37—42 Sgr., für Hafer 26—29 Sgr., für Erbsen 50—57 Sgr. pr. Scheffel, für Spiritus etwas mehr bezahlt, 16¾ Rthlr. pr. 8000 pCt. Tr. Stromwärts sind bereits eingetroffen: 11,662½ Last Weizen, 14,546½ Last Roggen, 118¾ Last Gerste, 187 Last Hafer, 673¼ Last Erbsen, 35 Last Wicken, 3½ Last Rübsen. Die Ankunft der Hölzer aus Polen ist erst später zu erwarten. Mit der Eisenbahn sind zugeführt: 468¾ Last Weizen, 284 Last Roggen, 146½ Last Gerste, 4 Last Hafer, 73¼ Last Erbsen, 9½ Last Wicken, 1511 Ohm Spiritus. Die Schifffahrt war ungemein belebt, es lief die große Zahl von 706 Schiffen ein. Der Hafen war während mehrerer Tage so überfüllt, daß ankommende Schiffe auf der Rhede ankern mußten, auf welcher sie bei einem Sturm aus Nordost großer Gefahr preisgegeben werden können. Ausgegangen sind 370 Schiffe, davon 259 mit Getreide, 85 mit Holz beladene. Der Geschäftsverkehr ist sehr rege und verspricht eine noch größere Ausdehnung zu gewinnen als im vorigen Jahre, nur ist zu bedauern, daß den bisherigen Geschäften ein sehr geringer Gewinn prognostizirt wird. Geld ist sehr gesucht, aber flüssig. Das Wetter, gegenwärtig heiter und kühl, ist der Vegetation äußerst günstig, so lange nicht die hier oft spät nachkommenden Nachtfröste das Wachsthum und die Blüthezeit, namentlich der Rappspflanze, gefährden.

Tilsit, Anfang Mai. Der Eisgang in unserem Memelstrome ist glücklich vorübergegangen. Die ersten Kähne von Kowno trafen am 12. d. Mts. ein, wogegen die Wasserfahrt nach Königsberg und Memel erst am 17. eröffnet wurde. Im vergangenen Jahre war dies 14 Tage früher der Fall. Das hiesige Getreidegeschäft begann ziemlich lebhaft, verflaute aber späterhin. Am meisten wurde in Roggen gehandelt, theils zur Deckung für Frühjahrsverschlüsse, theils um die mit Heringen in Königsberg und Memel eingelaufenen Norwegischen Schiffe zu befrachten. Es wurden verladen: nach Königsberg 160 Last Weizen, 100 Last Roggen, 75 Last Leinsaat, 5 Last Erbsen; und nach Memel: 110 Last Weizen, 417 Last Roggen, 225 Last Hafer, 10 Last Gerste, 3 Last Erbsen. — Außerdem wurden von den Wittinnen 400 Last Roggen für Königsberg und 320 Last Roggen für Memel gekauft. — Die Preise stellten sich: für Weizen auf 85 bis 90 Sgr., für Roggen auf 53 bis 58 Sgr., für Hafer auf 24 bis 30 Sgr., für Gerste auf 42 Sgr., für Erbsen auf 57 Sgr., für Leinsaat auf 85 Sgr. pro 103—104 Pfd. — In unseren Beständen verblieben: 130 Last Weizen, 220 Last Roggen, 250 Last Gerste, 690 Last Hafer, 30 Last Wicken, 30 Last Erbsen, 200 Last Leinsaat. — Von den Russischen Wittinnen sind bis jetzt erst 80 durch Schmaleningken passirt und es werden noch höchstens 60 erwartet. Es scheint hiernach, daß die Russische Abkunft zu Wasser viel geringer als im vorigen Jahre sein wird, dagegen sollen bedeutende Abladungen aus Rußland per Eisenbahn gegangen sein. — Die Witterung war für unsere Getreidefelder günstig und wir haben ein gutes fruchtreiches Jahr zu erwarten. Bei dieser Aussicht ist so mancher spekulirender Landmann veranlaßt worden, seine Getreidevorräthe an den Markt zu bringen. Die Marktpreise wurden hierdurch gedrückt, nur schweres Getreide, welches selten, und deshalb stets gesucht ist, behielt seinen Werth. — Marktpreise waren: Weizen 70—90 Sgr., Roggen 50—58 Sgr., Gerste 30—42 Sgr., Hafer 20—28 Sgr., Saathafer 30—32 Sgr., Wicken 35—40 Sgr., Erbsen 60—75 Sgr., Kartoffeln 24—30 Sgr. — Unsere Oelmühlen sind in regelmäßigem Betriebe geblieben. Es wurden einige Ladungen Russische Leinsaat, à 70—76 Sgr., von ihnen angekauft. Für Leinkuchen zeigte sich etwas Frage und es mögen einige Tausend Centner, à 64 Sgr., verschlossen sein. Man hält jetzt fest auf 65 Sgr., wozu Käufer sich nicht verstehen wollen. Auch von Leinöl ist Mehreres nach der Weichsel, à 12¾ Rthlr., verkauft worden, doch scheinen Verkäufer im Ganzen williger zu sein und man hat zuletzt auf 12¼ bis 12½ Rthlr. ohne Faß ankommen können. — Sämereien bleiben ohne Beachtung. Thimotheum wird täglich zugeführt und es ist noch viel davon bei dem Landmanne vorräthig. Man zahlt 3 bis 3½ Rthlr. pro Scheffel. Die Preise für Flachs sind in Folge flauer Berichte von Schottland gewichen, auch ist in Partien nichts gekauft, jedoch bedangen die kleineren zum Kaufe angetragenen Posten noch 65 bis 70 Sgr. pro 31 Zollpfd. — Von Hanf trafen wieder recht bedeutende Posten pro Achse von Riga ein und gingen sofort nach Königsberg. Im Holzgeschäft werden nur Sleepers gesucht, im Uebrigen ist es still; auch ist noch kein Russisches Holz heruntergekommen. Die Spedition bleibt unbedeutend. Für Thee und Schnittwaaren ist nur geringer Abzug nach Rußland gewesen, etwas besser ging es mit kurzen Waaren. In Russischen Papierrubeln fanden bedeutende Umsätze statt, der Cours stieg von 28 auf 29¼ Sgr. Käufer waren meistens Berliner und Königsberger Banquiers. Als Ursache wird die neue Russische Anleihe angegeben.

Montpellier, 3. Mai. Bisher sind im Jahre 1862 in den Hafen von Cette 4 Preußische Schiffe eingelaufen; die Ladung zweier derselben bestand in Holz, die anderen beiden führten Ballast. Sie gingen sämmtlich mit Wein wiederum in See. Von fremden Schiffen wurden in 1862 ein Holländisches und ein Norwegisches Schiff von hier mit Wein nach Stettin abgefertigt.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 19 und 20 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Ober-Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.

Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 25. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). 20. Juni 1862.

Handelsverhältnisse Kalkuttas.

(Nach den Berichten des Herrn Grube, kaufmännischen Mitglieds der Ostasiatischen Expedition.)

Als Produktionsländer des Indigo, der im Exporthandel Indiens eine hervorragende Stelle einnimmt, kommen wesentlich die Distrikte von Bengalen, Tirhoot und die sogenannten Nordwestdistrikte in Betracht. Bengalens Produktion leidet schon seit Längerem unter den Ryots-Verwickelungen, welche zu höchst ungünstigen Verhältnissen zwischen den Pflanzern und den Ryots geführt haben. Man nimmt an, daß die Indigokultur in diesen Gegenden auf Jahre hinaus nicht zu der früheren Ausdehnung gelangen kann, wennschon die Nisabad-Kultur (Kultur auf eigenem Lande) bedeutend zugenommen hat, da von den an die Ryots ausgegebenen Ländereien kaum der zehnte Theil der sonst bestellten angebaut wird. Eine Besserung in dieser Lage der Dinge kann, seitdem die ganze Bevölkerung in offener Feindschaft mit den Pflanzern lebt, nur durch ein energisches Einschreiten der obersten Behörden Bengalens herbeigeführt werden, und doch auch in dieser Beziehung greift die Besorgniß Platz, daß, sobald die Regierung auf die Zahlung des Pachtzinses und die Erfüllung der Indigo-Kontrakte Seitens der Ryots besteht, das ganze Land in Feuer und Flammen gesetzt werden möchte. Diesen politischen Mißständen haben sich üble Witterungsverhältnisse zugesellt und wird die Ernte Bengalens in den letzten Jahren zu 47 m. Mds. in minimo und 65 m. Mds. in maximo angenommen, so steht ein Ausfall von 15 bis 20 m. Mds. in Aussicht. In Tirhoot hat die Kultivirung von Indigo um 5 bis 10 pCt. gegen früher zugenommen und der reichliche Regen hat das Land so gut als gewünscht werden konnte, für Indigo vorbereitet. Auch hat dort eine neuerfundene Maschine, welche beim Bewegen der feuchten Indigomasse die Kuliarbeit ersetzt, allgemeinen Beifall gefunden; man erwartet von ihr, daß sie besseren Indigo und vielleicht etwas mehr in Quantität liefern werde. Diese übrigens ziemlich theuere Maschine ist in Bengalen noch nicht eingeführt, nur die Jorabah-Faktorei hat sie im vorigen Jahre benutzt, und durch die besonders gute Qualität ihres Indigo ist die Erwartung rege gemacht, daß die Maschine früher oder später eine allgemeinere Verbreitung finden wird. Die Aussichten auf eine große Ernte in Tirhoot erscheinen wohlbegründet. Daß in den Nordwestdistrikten die Kultur bedeutend im Steigen begriffen ist, unterliegt keinem Zweifel, doch war es nicht möglich, hierüber genaue und zuverlässige Daten zu sammeln; hierbei ist jedoch nicht zu übersehen, daß, wenn die Witterungsverhältnisse für Tirhoot günstig, sie für den Nordwesten gewöhnlich das Gegentheil sind, und daß eine größere Ernte in Tirhoot eine kleinere im Nordwesten bedingt.

Ueber die Provenienz der verschiedenen Indigodistrikte gewährt die nachstehende Tabelle der letzten zehn Jahre einen Ueberblick:

Jahr.	Bengalen. Mds.	Tirhoot. Mds.	Benares. Mds.	Doab. Mds.	Ueberhaupt. Mds.
1851—52	58,700	14,377	13,631	16,073	102,776
1852—53	53,888	21,880	18,390	14,970	109,128
1853—54	48,140	17,407	23,378	13,350	102,275
1854—55	65,000	31,215	16,200	11,250	123,665
1855—56	47,330	16,600	13,800	20,650	98,380
1856—57	59,493	24,383	8,324		92,220
1857—58	50,330	18,822	10,000	9,360	88,512
1858—59	49,225	26,420	14,896	16,202	106,743
1859—60	53,422	34,590	12,228	13,660	113,900
1860—61	16,600	15,030	15,550	17,000	64,180
zusammen	502,128	220,724	283,912		1,001,779
im 10jähr. Durchschn.	50,213	22,072	28,391		100,178

Für die nächste Saison dürfte eine Ernte von
35— 45,000 Mds. in Bengalen,
23— 40,000 „ in Tirhoot,
40— 25,000 „ in den Nordwestdistrikten,
zusammen 98—110,000 Mds. in Aussicht stehen.

Der für die gegenwärtige Saison disponible Indigo beträgt aus Bengalen 16,600 Mds., Tirhoot 15,030 Mds.,

Nordwestdistrikte 32,550 Mds., was mit ca. 3250 Mds. alter Vorräthe ein Total von 67,380 Mds. ergiebt.

Man darf behaupten, daß Kalkutta sich von jetzt an zum Hauptmarkte des Europäischen Konsums emporschwingen wird; inwieweit dieses zur Zeit schon geschehen, zeigt sich darin, daß über die Hälfte der Ernte in dieser Saison von Kommissionshäusern gekauft worden ist. Die Gesammtausfuhr an Indigo von Kalkutta aus belief sich in den Rechnungsjahren

1859—60 auf 97,844¼ Fy. Mds.
1860—61 „ 99,131¼ „ „ und

in den Monaten vom 1. Juli 1861 bis 8. April 1862 auf 66,650 Fy. Mds.

Hiervon gelangten in direkter Verschiffung zu den vorangegebenen Zeiträumen nach Deutschland nur 73¼ Mds., 378 Mds. und 1032 Mds. Diese Zahlen lassen allerdings eine erfreuliche Zunahme nicht verkennen, allein dieselbe ist dennoch Angesichts des bedeutenden Konsums der zollvereinsländischen Fabriken von untergeordneter Bedeutung. Deutschlands Jahresverbrauch läßt sich annähernd auf 8000 K. veranschlagen; nach dem durchschnittlichen Preise der letzten fünf Jahre berechnet, würde jenes Quantum einen Werth von 3 bis 3½ Mill. Rthlrn. repräsentiren; von demselben entfallen indessen nur ca. 500 K., durchschnittlich also ungefähr nur der sechzehnte Theil auf den direkten Bezug. Diese geringe Betheiligung Deutschlands muß um so mehr bedauert werden, als es in den unvermeidlichen Unkosten einen Unterschied von 5 bis 10 Pence per Pfund ausmacht, je nachdem der hier in Frage stehende wichtige Farbestoff auf den Londoner Auktionen gekauft wird und von dort nach Deutschland zur Versendung gelangt, oder direkt aus Kalkutta für kontinentale Rechnung bezogen und nur über London verladen wird. Der Unterschied würde noch größer sein, falls die Verschiffung unmittelbar nach den kontinentalen Häfen erfolgt, abgesehen davon, daß der resultirende Frachtgewinn dann vornehmlich der vaterländischen Schifffahrt zufließen würde.

Die nachstehenden Tabellen gewähren eine Uebersicht über die Preisdifferenzen von 10 K. Indigo bei dem Ankaufe desselben in London und demnächstigen Bezuge nach dem Kontinente und bei eventueller Verschiffung über London und demnächstiger Ueberladung nach dem Kontinente.

Faktura über 10 K. Indigo zum Verkauf nach London geschickt.

			à Rs. 100	à Rs. 300
10 K. netto fy. Mds. 42—10, inkl. aller Kosten und Assekuranz à 1$\frac{38}{40}$			Rs. 4783 0 0	Rs. 13,814 11 0
		Cours 2—1	£ 493 0 5	£ 1,439 0 7
Fracht nach London	£ 10 0 0	£ 10 0 0		
Londoner Verkaufkosten	„ 12 10 0	„ 19 5 0		
Courtage $\frac{10}{20}$	„ 2 15 0	„ 7 13 0		
Kommission 2 pCt.	„ 13 15 0	„ 38 5 0	49 0 0	75 3 0
			£ 542 5 0	£ 1,514 3 7
Fy. Mds. 42 10 0	Cwt. 28 0 19			
Gewichtsverlust 3 pCt.	„ 0 3 11			
	Cwt. 27 1 8			
Gutgewicht 2 Pfd.	„ 0 0 20	netto 27—0—16 à 3 Sh. 7 P.	£ 544 13 3	à 10 Sh. £ 1520 0 0

Derselbe Indigo in London für den Kontinent gekauft.

Netto 3040 Pfd. à 3 Sh. 7 P.		£ 544 13 3 à 10 —	£ 1520 0 0
	Courtage $\frac{10}{20}$	„ 2 14 6	„ 7 12 0
		£ 547 7 9	£ 1527 12 0
Zolldeklaration, Packen, Verschiffen und kleine Kosten		„ 9 14 8	„ 10 14 8
		£ 557 2 5	£ 1538 6 8
	Kommission 2 pCt.	„ 11 3 0	„ 30 15 4
		£ 568 5 5	£ 1569 2 0
3040 Pfd.	à 3 Sh. 9 P.	£ 570 6 0 à 10—4	£ 1570 13 4

Faktura über 10 K. Indigo nach London verschifft zur Ueberladung nach dem Kontinent.

			à Rs. 100	à Rs. 300
10 K. netto fy. Mds. 42—10—0 inkl. aller Kosten und Assekuranz à 1$\frac{38}{40}$			Rs. 4783 0 0	Rs. 13,814 11 0
		Cours 2—1	£ 498 0 5	£ 1,439 0 7
Fracht nach London	£ 10 0 0	£ 10 0 0		
Accept Kommission 1$\frac{10}{20}$	„ 7 8 0	„ 21 11 10		
Ueberladungskosten	„ 5 0 0	„ 5 0 0	22 8 0	36 11 10
			£ 515 8 5	£ 1,475 12 5
Fy. Mds. 42—10	Cwt. 28 0 19			
Gewichtsverlust 2 pCt.	„ 0 2 7			
Netto	Cwt. 27 2 12	3092 Pfd. at 3 Sh. 4 P.	£ 515 6 8	at 9 Sh. 6½ P. £ 1475 2 10

	100.		105.		110.		115.		120.		125.		130.		135.		140.		145.		150.		155.		160.	
	über London.	Direct.	über London.	Direct.	über London.	Direct.	über London.	Direct.	über London.	Direct.	über London.	Direct.	über London.	Direct.	über London.	Direct.	über London.	Direct.	über London.	Direct.	über London.	Direct.	über London.	Direct.	über London.	Direct.
2-0	3-7	3-2	3-9	3-4	3-11	3-6	4-1	3-8	4-3	3-10	4-5	3-11	4-7	4-1	4-9	4-3	4-11	4-5	5-1	4-7	5-3	4-8	5-5	4-10	5-6	5-0
2-1	3-9	3-4	3-11	3-6	4-1	3-8	4-3	3-10	4-5	4-0	4-7	4-1	4-9	4-3	4-11	4-5	5-1	4-7	5-3	4-9	5-5	4-11	5-7	5-1	5-9	5-3
2-2	3-11	3-6	4-1	3-8	4-3	3-10	4-5	4-0	4-7	4-2	4-9	4-4	4-11	4-6	5-1	4-8	5-3	4-10	5-5	5-0	5-7	5-2	5-9	5-4	5-11	5-6

	165.		170.		175.		180.		185.		190.		195.		200.		205.		210.		215.		220.		225.	
2-0	5-8	5-2	5-10	5-5	6-0	5-6	6-2	5-7	6-4	5-9	6-6	5-11	6-8	6-1	6-9	6-2	6-11	6-4	7-1	6-6	7-3	6-8	7-5	6-10	7-7	6-11
2-1	5-11	5-5	6-1	5-7	6-3	5-9	6-5	5-11	6-7	6-1	6-9	6-2	6-11	6-4	7-1	6-6	7-3	6-8	7-5	6-10	7-7	7-0	7-9	7-2	7-11	7-3
2-2	6-1	5-8	6-3	5-10	6-5	6-0	6-7	6-2	6-9	6-4	6-11	6-6	7-1	6-8	7-4	6-9	7-6	6-11	7-8	7-1	7-10	7-3	8-0	7-5	8-2	7-7

	230.		235.		240.		245.		250.		255.		260.		265.		270.		275.		280.		285.		290.	
2-0	7-9	7-1	7-11	7-3	8-1	7-5	8-3	7-7	8-4	7-8	8-6	7-10	8-8	8-0	8-10	8-2	9-0	8-4	9-2	8-5	9-4	8-7	9-6	8-9	9-8	8-11
2-1	8-0	7-5	8-3	7-7	8-5	7-9	8-7	7-11	8-8	8-1	8-10	8-3	9-0	8-5	9-2	8-7	9-4	8-9	9-6	8-10	9-8	9-0	9-10	9-2	10-0	9-4
2-2	8-4	7-9	8-6	7-11	8-8	8-1	8-10	8-3	9-0	8-5	9-2	8-7	9-4	8-9	9-6	8-11	9-8	9-1	9-10	9-3	10-0	9-5	10-2	9-7	10-4	9-9

	295.		300.		305.		310.		315.		320.		325.		330.		335.		340.		345.		350.			
2-0	9-10	9-1	9-11	9-2	10-1	9-4	10-3	9-6	10-5	9-8	10-7	9-10	10-9	9-11	10-11	10-1	11-1	10-3	11-3	10-5	11-5	10-7	11-6	10-8		
2-1	10-2	9-6	10-4	9-7	10-6	9-9	10-8	9-11	10-10	10-1	11-0	10-3	11-2	10-5	11-4	10-7	11-6	10-9	11-8	10-11	11-10	11-1	12-0	11-2		
2-2	10-6	9-11	10-9	10-0	10-11	10-2	11-1	10-4	11-3	10-6	11-5	10-8	11-7	10-10	11-9	11-0	11-11	11-2	12-1	11-4	12-3	11-6	12-5	11-8		

Wie der Indigo im direkten Handel Deutschlands bisher eine untergeordnete Stellung einnahm, so verhält es sich mit allen anderen Produkten Vorderasiens, sowie mit einem großen Theile der Chinesischen, Japanesischen und Philippinischen Ausfuhrartikel. Die Vorderindischen Produkte anlangend, so tritt das Mißverhältniß bei dieser, trotz ihrer Wichtigkeit, am stärksten hervor; die folgende Aufstellung über das gesammte Quantum der wichtigeren Ausfuhren Kalkuttas in den Rechnungsjahren 1859—60 und 1860—61 nebst Angabe der Bezugsländer wird dieses erweisen:

Es wurde von Kalkutta ausgeführt:

		in Allem	nach Großbritannien	nach Frankreich	nach Deutschland
		Maunds	Maunds	Maunds	Maunds
1) Indigo	1859—60	97,844½	72,434	16,476½	73½
	1860—61	99,131½	71,512	20,943½	378
2) Salpeter	1859—60	679,878½	435,198	5,117½	475
	1860—61	597,212½	291,257	—	7,432
		Hdrdwght	Cwt.	Cwt.	Cwt.
3) Zucker	1859—60	721,175	394,341	—	17,037
	1860—61	751,706½	405,586	—	20,351½
		Maunds	Maunds	Maunds	Maunds
4) Reis	1859—60	4,371,310½	344,513½	20,027	18,584
	1860—61	7,066,877½	1,284,097½	232,658	27,644
		Hdrdwght	Cwt.	Cwt.	Cwt.
5) Rohseide	1859—60	11,932	9,722	1,093	4
	1860—61	15,563½	12,531½	1,726	—

72*

		in Allem Hdrdwght	nach Großbritannien Cwt.	nach Frankreich Cwt.	nach Deutschland Cwt.
6) Jute	1859—60	889,672	788,071	61,918	224
	1860—61	1,082,691	919,137	97,664	—
7) Hanf	1859—60	5,628	3,989	535	—
	1860—61	4,975¾	4,664	13¼	—
8) Leinsaat	1859—60	2,155,213	1,255,133	10,003	3,980
	1860—61	1,607,314¾	1,033,269¼	3,006½	—
9) Senfsaat	1859—60	314,264	308,777	500	1,000
	1860—61	130,049¼	129,127½	880	—
10) Castorsel	1859—60	51,846	28,300	892	1,228
	1860—61	35,348½	19,541¼	1,196½	1,312¾
11) Schellack	1859—60	22,488	14,300	1,019	377
	1860—61	30,636	21,834	2,984¾	1,290½
12) Lac-Dye	1859—60	10,087	6,828	510	10
	1860—61	12,171½	9,651½	147	12½

Bei der Prüfung dieser Angaben darf freilich nicht vergessen werden, wie sehr England durch eine unvergleichliche geographische Lage, durch seine engen Beziehungen mit Indien, durch seinen Kapitalreichthum, durch seine zur Weltstadt gewordene Hauptstadt, und deren Alles umfassende Anziehungskraft begünstigt ist. Ein großer Theil des kommerziellen Uebergewichts Großbritanniens bleibt aber dem Unternehmungsgeiste und der Thatkraft seiner Kaufleute zuzuschreiben, und gerade hierin hat der Deutsche Handelsstand die Aufgabe mit seiner Tüchtigkeit und Ausdauer die Konkurrenz mit England aufzunehmen. Beweisen doch auch die ansehnlichen direkten Beziehungen Frankreichs an Indigo und sonstigen Produkten Vorderindiens, daß man dort mehr und mehr anfängt, sich von dem Londoner Markt zu emanzipiren, und die Vortheile der unmittelbaren Importation dem eigenen Lande zuzuwenden; freilich kommt die Errichtung einer Französischen Bankanstalt in Kalkutta (sie ist von dem Komtoir d'Eskompte in Paris abgezweigt) diesem Unternehmen in hohem Maße entgegen. — Stärker als je werden sich die Vortheile Kalkuttas in der Auswahl und durch Ersparniß der nicht oft genug in Anschlag zu bringenden Londoner Kohlen geltend machen, wenn die Verschiffungen über Land nach Triest und Marseille den dortigen Platz in noch nähere Verbindung mit Europa bringen. Seitens eines Hauses in Kalkutta ist auf die neuerdings erfolgte Errichtung einer Dampfschiffverbindung zwischen Suez und den Hauptplätzen Indiens und Chinas durch die Messageries Imperiales hingewiesen und die Wichtigkeit dieser mit den Dampfern der Peninsular and Oriental Steam Navigation Kompany in Konkurrenz tretenden Linie springt in das Auge. Dem Oesterreichischen Lloyd hat man deshalb den Vorschlag gemacht, mit der einen oder der anderen dieser Gesellschaften in Unterhandlungen, wegen Abschlusses eines Vertrages zu treten, welcher für den Transport von Gütern aus Vorderindien über Alexandrien nach Triest einen niedrigeren Tarif als den bisherigen gewährt. Damit wäre es den Handeltreibenden Kalkuttas ermöglicht, den Indischen Handel Deutschlands auf direktem Wege anzubahnen — eine Möglichkeit, welche bisher bei den überaus hohen, monopolistischen Frachtsätzen der gedachten Englischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft (die übrigens den Indigo von der Beförderung ausschließt) unrealisirbar war. Die gewöhnliche Fracht per Segelschiff von Kalkutta nach London läßt sich zur Zeit auf ca. 4 Pfd. Sterl. per Tonne zu 50 Kubikfuß veranschlagen. Würde es dem Oesterreichischen Lloyd gelingen, die Tonne mittelst der einen der beiden erwähnten Dampfschifffahrts-Gesellschaften von Kalkutta nach Triest für 10 bis 12 Pfd. Sterl. zu befördern, so würde der Mehrbetrag der Fracht in der ersparten Assekuranzprämie, in den gewonnenen Zinsen, und endlich in dem bei weitem früheren Eintreffen der Waaren neuer Ernte sich vollkommen ausgleichen.

Das Unternehmen, Kalkutta in eine kürzere, sichere und wohlfeilere Verbindung mit dem Meere zu setzen, als solche bisher durch den unbequemen Hoogly geboten war, reift seinem Ende entgegen. Die Eisenbahnverbindung zwischen dem gedachten Platze und Port Mutlah, an dem östlichen Ausflusse des Ganges, dem Mutlah, gelegen, ist zum Theil bereits vollendet und wird in einigen Monaten in ihrer ganzen Länge dem Betriebe übergeben werden können; von ihrem Endpunkte aus sollen Schienenstränge über den Kai gelegt werden, und die Beladung und Löschung der Schiffe wird mithin direkt von, bezüglich in die Güterwagen der Eisenbahn zu bewerkstelligen sein. Während zur Zeit die Hoogly Hafenabgaben bei Schiffen von 100 bis 1200 Tonnen im günstigen Falle sich auf acht bis neun Schilling per Ton belaufen, ja sogar bei den mit Dampf geschleppten Schiffen unter 500 Tonnen bis zu vierzehn und selbst 15 Schill. steigen, werden die nämlichen Schiffe, wenn sie Mutlah anlaufen, höchstens 3 Schill. per Ton, und mit Anwendung von Dampfschleppschiffen kaum mehr zu bezahlen haben, da einmal die Preise für die Dampfer an beiden Orten verschieden sind, sodann aber wegen des günstigeren

Wasserlaufs des Mutlah das Bedürfniß nach Dampfschleppschiffen ein viel geringeres ist. Hierdurch werden die Unternehmer in den Stand gesetzt, Waaren billiger nach Kalkutta zu legen, als dies auf dem direkten Wasserwege möglich war, denn auch die Transportkosten auf der Kalkutta-Mutlah Eisenbahn sind nur niedrig bemessen. Sie betragen beispielsweise für Metall und andere Güter erster Klasse 2 Schill. 7 Pce. per Ton; für Manchester-Waaren 4 Schill. per Ton; sämmtliche Unkosten bei fünf im Jahre 1857 den neuen Hafen am Mutlah besuchenden Schiffen waren nicht beträchtlicher als $\frac{83}{100}$ bis $3\frac{29}{100}$ Schill. per Ton. Wahrscheinlich wird sich somit von Port Mutlah auch ein ergiebiger Küstenhandel mit Europäischen Schiffen eröffnen.

Gesetzgebung.

Verbot unechter Gold- und Silberwaaren in den Jonischen Inseln.

(Mon. univ. No. 145.)

Seitens des Jonischen Senats ist die folgende Bekanntmachung ergangen:

Art. 1.

Wer Gold- oder Silberwaaren aus dem Auslande oder von den anderen Inseln dieser Staaten einführt, hat, bevor er dieselben auslabet, der Zollbehörde Kenntniß zu geben, falls die genannten Waaren nicht zum eigenen Gebrauche deklarirt sind.

Art. 2.

Sobald die gedachten Waaren nach dem Zollamte befördert sind, wird der Münzwardein der Regierung von dem Zolleinnehmer gerufen, um dort unter der Aufsicht des Zolleinnehmers oder eines hierzu bestimmten Beamten sein Geschäft vorzunehmen; er muß regelmäßig zur Prüfung und Probe jeder verschiedenen Waare schreiten, um diejenigen, die von Metall guten Gehalts sind, zu beseitigen; diese Waaren hat er sodann mit seinem Amtsstempel zu bezeichnen und sie dem Zolleinnehmer oder der mit dessen Geschäften betrauten Person auszuhändigen, damit dieser die nämlichen Gegenstände mit dem besonderen Stempel der Zollverwaltung versieht.

Der Zollverwalter ist verpflichtet, sich bei Zeiten mit dem erforderlichen Stempel, als eines Mittels für die Erbringung des sicheren Beweises, daß diese Waaren das Zollamt regelmäßig passirt haben, zu versehen.

Art. 3.

Alle mit dem vorerwähnten doppelten Stempel bezeichneten Waaren entrichten den Zoll nach dem betreffenden Tarifsatze und werden behufs der Einfuhr, den bestehenden Gesetzen gemäß, dem Eigenthümer ausgehändigt, wenn der Einführende vorher den Zoll und die dem Münzwardein der Regierung nach der Verordnung zustehende Gebühr entrichtet hat.

Art. 4.

Alle Waaren der Art, welche bei der Prüfung des Münzwardein der Regierung von schlechtem Gehalte und nicht zum gesetzlichen Münzfuße des Metalls befunden sind, werden in eine zu diesem Zwecke von dem Betheiligten zu beschaffende Schachtel gelegt; der Letzteren werden die Siegel der Zollverwaltung und des Betheiligten aufgedrückt, und das Ganze wird in den Magazinen des Freihafens niedergelegt, wo es verbleibt, bis der Eigenthümer Gelegenheit gefunden hat, es von der Insel auszuführen.

Art. 5.

Von dem Tage der Verkündigung der Bekanntmachung in der Regierungszeitung an gerechnet, wird den Personen, welche bereits Gold- oder Silberwaaren zum Verkaufe halten, eine Frist von zwei Monaten bewilligt, um die fraglichen Waaren binnen dieser Zeit nach dem Zollamte zu schaffen, damit sie dort nach den Artikeln 2, 3 und 4 geprüft und bezeichnet, oder in den Magazinen des Freihafens niedergelegt werden. Es ist wohlverstanden, daß keine andere Abgabe oder Zoll erhoben wird, als diejenigen, welche dem Münzwardein der Regierung für die Anlegung seines Stempels auf die Waaren von Metall guten Gehalts zustehen.

Werden Waaren der Art von dem Leihhause zur Versteigerung gebracht, dann wird die in dem vorstehenden Absatze bezeichnete Frist vom Tage des Einkaufs an berechnet.

Art. 6.

Nach Ablauf der gedachten Frist von 2 Monaten werden alle auf dem Markte als Handelsgegenstände betroffenen, oder in den verschiedenen Läden der Stadt zum Verkaufe ausgestellten Gold- und Silberwaaren ausländischer Arbeit ohne die Bezeichnung der obenerwähnten Stempel, nämlich desjenigen des Münzwardeins der Regierung und desjenigen der Zollverwaltung, als Gegenstände der Kontrebande angesehen, rücksichtlich deren der Zolleinnehmer die in den Artikeln 26 und 27 der Akte 50 des fünften Parlaments enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung bringen kann.

Art. 7.

Alle Gold- und Silberwaaren, die zur Zeit im Besitze von einzelnen Individuen oder von Familien sich befinden, welche nicht mit diesen Waaren Handel treiben, sondern solche zu ihrem eigenen Gebrauche und Zierrath verwenden, sind, wenn die Besitzer darüber aus besonderen Gründen zu verfügen wünschen, ehe der Verkauf derselben bewirkt wird, nach dem Zollamte zu schaffen, um dort nach den Artikel 2 und 5 der gegenwärtigen Verordnung getroffenen Bestimmungen und Vorschriften gestempelt zu werden.

Art. 8.

Wenn der Münzwardein der Regierung bei der Prüfung des einzelnen Gegenstandes von Gold oder Silber in Gemäßheit der gegenwärtigen Verordnung denselben als nicht von gutem Gehalte erachtet und in Folge dessen sich weigert, ihn mit seinem Stempel zu versehen, so ist der Eigenthümer, falls er es angemessen erachtet, befugt, die Entscheidung des Münzwardeins anzugreifen und nach den

Bestimmungen des Artikels 23 der Munizipal-Ordnung Nr. 13 vom 1. Oktober 1844 das Weitere zu veranlassen.

Korfu, den 29. Oktober 1861.

Aufhebung des Verbots der Silberausfuhr in Rußland.

Die »Rigaische Handelszeitung« vom $\frac{31. \text{ Mai}}{12. \text{ Juni}}$ enthält den nachstehenden Kaiserlichen Ukas vom 25. Mai d. J.:

Durch Ukas vom 29. Dezember 1850[1]) wurde die Ausfuhr von Silber, in Barren und in Münze, sowohl zu Wasser als zu Lande, bis auf weitere Bestimmung verboten.

Indem Wir nun für nützlich erachten, zur Erleichterung der Handelsoperationen, gemäß der Vorstellung des Verwesers des Finanz-Ministeriums, das besagte Verbot aufzuheben, befehlen Wir: Die Ausfuhr von Silber in Barren und in Russischer Bank-Silbermünze, zu Wasser und zu Lande, über die Grenze sowohl des Kaiserreiches, als auch des Königreiches Polen und des Großfürstenthums Finnland von nun an zu gestatten. Die Ausfuhr von Silberscheidemünze der 72. Probe aber bleibt, wie bisher, verboten.

Der dirigirende Senat wird nicht unterlassen, hierüber die nöthigen Anordnungen zu treffen.

Zarskoje Sselo, 25. Mai 1862.

Zollentrichtung in Venezuela.

Die Regierung von Venezuela hat die nachfolgende Verordnung erlassen, die wir nach der im Moniteur universel Nr. 144 enthaltenen Uebersetzung wiedergeben.

In Erwägung

1) daß die derzeit eingetretene Entwerthung der Schatzbillets vom 2. August 1860 und vom 15. Januar 1861 offenbar den Interessen des Staatsschatzes schadet;
2) daß diese Entwerthung auch den besseren Staatsdienern schadet, die in dieser Münzart, der einzigen, welche gegenwärtig den Nationalkassen zufließt, ihr Guthaben erhalten;
3) daß, obwohl die Regierung die von ihr bei der Ausgabe der Schatzbillets übernommenen Verbindlichkeiten bisher auf das Sorgfältigste erfüllt hat, dennoch die Ergebnisse weder ihren Anstrengungen noch ihren Opfern entsprochen haben;
4) daß unter so entscheidenden Umständen es eine gebieterische Pflicht für die Regierung ist, dem empörenden Handel, der mit den erwähnten Schatzbillets betrieben wird, ein Ende zu machen,

Wird verordnet:

Art. 1.

Vom künftigen ersten Dezember an werden behufs Entrichtung jeder Abgabe an den Zollämtern der Republik nur die Billets der Bank von Venezuela und diejenigen der Kreditgesellschaft vom 20. Oktober 1859 als baares Geld angenommen.

Art. 2.

Der Ertrag der Einfuhrzölle wird ausschließlich zur Amortisirung der Schatzbillets vom 2. August verwendet, in Gemäßheit und nach den Formen, welche die Exekutiv-Verordnung, auf der jene beruhen, festgesetzt hat.

Art. 3.

Die den Zollbezirk von Guayara betreffenden Schatzbillets werden bei der Bank von Venezuela amortisirt. In den anderen Häfen wird eine Junta gebildet, die aus den ersten Civilbeamten, dem Vorsteher des Zollamts und zwei von den beiden Beamten ernannten Kaufleuten besteht. Diese Junta nimmt die Werthpapiere in Empfang, amortisirt die ihren Bezirk betreffenden Schatzbillets, und liefert die auf solche Weise ungültig erklärten an die allgemeine Schatzverwaltung ab, der die Bank gleichermaßen die von ihr gesammelten Schatzbillets auszuhändigen hat, und sie sämmtlich müssen von ihren betreffenden Maßregeln dem Finanzministerium Rechenschaft ablegen.

Art. 4.

Die Inhaber von Schatzbillets der Emission vom 15. Januar 1861 haben sich bis zum 1. Dezember bei der Bank von Venezuela zu melden, um sie gegen Bankbillets dieses Instituts umzutauschen.

Art 5.

Bei diesem Verfahren hat die Bank von Venezuela den Inhabern der Schatzbillets vom Januar 1861 den gleichwerthigen Betrag an Bankbillets in sechsmonatlichen Raten, die vom Tage der Rücklieferung an berechnet werden, unter Hinzurechnung der Zinsen mit monatlich ein Prozent von jedem Aushändigungstermine an zu gewähren.

Art. 6.

Die von der Bank kraft dieser Verordnung gesammelten Schatzbillets vom 15. Januar werden in Gegenwart des Finanzsekretairs oder eines Abgesandten desselben ungültig erklärt und amortisirt, und gleichzeitig wird durch die Presse eine besondere Kundgebung hierüber veröffentlicht.

Art. 7.

Von den vorstehenden Anordnungen sind die indossirten Schatzbillets zu 8 Realen ausgeschlossen. Diese werden auch ferner zu demselben Kourse, zu welchem sie bis heute ausgegeben wurden, bei den Zollämtern angenommen, und in Gemäßheit der letzten sie betreffenden Verordnung amortisirt werden.

Caracas, am 16. November 1861.

Handelsvertrag zwischen Spanien und Marokko.

(Gazeta de Madrid No. 102.)

Da die Großmächtigen Fürsten, Ihre Majestät die Königin von Spanien und Seine Majestät der Kaiser von Marokko wünschen, den Handelsverkehr Ihrer beiderseitigen Unterthanen mit Rücksicht auf die gegenseitigen Bedürfnisse und Vortheile nach Möglichkeit zu

---

[1]) H. A. 1851 I. S. 167.

erleichtern, und da Sie es für angemessen erachten, die Befugnisse der Konsular-Beamten und die Privilegien festzustellen, welche die Spanier in Marokko, sowohl in Beziehung auf die Gerechtigkeitspflege, sowie in Beziehung auf die Ausübung anderer Rechte, in Gemäßheit der Stipulationen in Artikel 13 und 14 des Vertrags von Tetuan vom 26. April 1860 und im Artikel 5 des in Madrid unterm 30. Oktober d. J. abgeschlossenen, genießen, haben zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, und zwar:

Ihre Majestät die Königin von Spanien, De Saturnino Calderon Collantes, vormaligen Staats- und Handelsminister, Minister des Unterrichts und der öffentlichen Arbeiten, Senator des Königreichs, Großkreuz xc., Ihren ersten Staatssekretair und Sekretair der auswärtigen Angelegenheiten,

und Seine Majestät der Kaiser von Marokko Seinen bevollmächtigten Gesandten, den Kalifen des Fürsten der Gläubigen, Sohn des Fürsten der Gläubigen Muley-el-Abbés,

welche nach Vorlegung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten über nachfolgende Artikel übereingekommen sind:

Art. 1.

Zwischen Ihrer Majestät der Königin von Spanien und Seiner Majestät dem Kaiser von Marokko, sowie zwischen Ihnen beiderseitigen Unterthanen soll dauernder Friede und Freundschaft bestehen.

Art. 2.

Ihre Majestät die Königin von Spanien kann einen General-Konsul, Konsuln, Vicekonsuln und Konsular-Agenten in allen Gebieten des Kaisers von Marokko ernennen.

Diese Beamten sollen berechtigt sein, in allen denjenigen Marokkanischen Seehäfen und Städten zu wohnen, welche die Spanische Regierung bestimmt und zur besseren Ausführung des Dienstes Ihrer katholischen Majestät für geeignet hält.

Art. 3.

Dem Spanischen Geschäftsträger und jedem anderen von Ihrer katholischen Majestät bei dem Kaiser von Marokko beglaubigten diplomatischen Agenten, sowie dem Spanischen General-Konsul, den Konsuln, Vicekonsuln und Konsular-Agenten, welche in den Gebieten des Kaisers von Marokko wohnen, sollen die denselben schuldigen Ehrenbezeigungen, Achtung und Auszeichnung erwiesen werden.

Diese Agenten, ihre Häuser und Familien sollen unbedingte Freiheit, volle Sicherheit und vollen Schutz genießen. Niemand darf sie belästigen, noch sich im mindesten wörtlich oder thatsächlich gegen sie vergehen; und sollte irgend Jemand diese Vorschrift übertreten, so soll er eine strenge Züchtigung erfahren, wie sie zur Strafe für den Uebertreter und zum Exempel für andere dient.

Der Geschäftsträger oder General-Konsul kann seine Dolmetscher und Diener frei unter den muselmännischen Unterthanen, oder denen eines anderen Landes wählen. Seine Dolmetscher und Diener sollen von jeder persönlichen und direkten Abgabe, mag solche in Kopfsteuer, oder in einer Zwangsauflage oder in irgend einer ähnlichen Abgabe bestehen, befreit bleiben.

Die Konsuln, Vicekonsuln oder Konsular-Agenten, welche unter dem erwähnten Geschäftsträger oder General-Konsul in den Häfen ihren Wohnsitz haben, können einen Dolmetscher, einen Sicherheitswächter und zwei Diener ernennen, sie mögen Muselmänner oder Unterthanen eines anderen Landes sein; und weder der Dolmetscher noch der Sicherheitswächter, noch die Diener sind verbunden, Kopfgeld, Zwangsauflagen oder irgend eine andere Abgabe zu entrichten.

Wenn der gedachte Geschäftsträger oder General-Konsul in einem Marokkanischen Hafen einen Unterthan des Kaisers von Marokko zum Vicekonsul oder Konsular-Agenten ernennt, so soll sowohl dieser, wie die Glieder seiner Familie, die in dem nämlichen Hause wohnen, geachtet werden und von der Zahlung des Kopfgeldes oder anderen ähnlichen Auflagen frei bleiben; der gedachte Vicekonsul oder Konsular-Agent darf keinen Unterthanen des Kaisers von Marokko unter seinen Schutz nehmen, mit Ausnahme der Glieder seiner Familie, wenn sie in demselben Hause wohnen.

Der Geschäftsträger oder General-Konsul, die Konsuln, Vicekonsuln und Konsular-Agenten Ihrer katholischen Majestät werden einen zum Gottesdienst bestimmten Ort haben; sie können zu allen Zeiten auf den Häusern, die sie bewohnen, die Nationalflagge aufziehen, es mag dies in der Stadt oder außerhalb derselben sein, auch können sie solche auf ihren Schiffen entfalten, wenn sie sich am Bord befinden.

Die Effekten, Geräthschaften und alle anderen Gegenstände, welche die gedachten Agenten zu ihrem eigenen oder zum Gebrauch ihrer Familien einführen, insofern sie nicht Kaufleute sind, sollen abgabenfrei sein und es soll ihrer Einführung in die Gebiete des Kaisers von Marokko keinerlei Hinderniß in den Weg gelegt werden; der Geschäftsträger oder General-Konsul, die Konsuln, Vicekonsuln oder Konsular-Agenten haben jedoch den Zollbeamten ein geschriebenes Verzeichniß der Gegenstände zu übergeben, welche sie einzuführen wünschen.

Wenn der Dienst seiner Königlichen Gebieterin die Gegenwart eines Spanischen Agenten in seinem Vaterlande erfordern sollte, und eine andere Person ernannt würde, um ihn während seiner Abwesenheit zu vertreten, so soll diese von der Marokkanischen Regierung anerkannt werden und sie soll dieselbe Achtung, dieselben Rechte und Privilegien genießen, wie jener. In diesem Falle kann der gedachte Agent mit seinen Dienern und Effekten frei und ungehindert hin und her reisen und es sollen ihm unter allen Umständen die gehörige Aufmerksamkeit und Achtung erwiesen werden.

Der Geschäftsträger oder jeder andere diplomatische Agent, General-Konsul, Konsuln, Vicekonsuln, Konsular-Agenten, oder die zur Vertretung Ihrer katholischen Majestät an deren Stelle Abgeordneten sollen vollständiges Recht auf alle Prärogativen und Privilegien haben, welche sie gegenwärtig genießen, oder welche in der Folge den Agenten gleichen Ranges einer anderen Nation zugestanden werden.

Art. 4.

Die Unterthanen Ihrer katholischen Majestät können frei und ungehindert in den Gebieten des Kaisers von Marokko reisen, wohnen und sich niederlassen, wenn sie sich den polizeilichen Vorschriften unterwerfen, welche auf die Unterthanen oder Bürger der meist begünstigten Nation Anwendung finden.

Art. 5.

Wenn Spanier mit Erlaubniß der Behörden im Marokkanischen

Reiche Häuser, Magazine und Ländereien kaufen, so können sie darüber in der Benutzung ihres Eigenthumsrechts frei und ungehindert verfügen.

Wenn sie Häuser und Magazine zu einem bestimmten Miethsbetrage und auf bestimmte Zeit miethen, so kann jener, während letzterer nicht erhöht und sie können nicht exmittirt werden.

Ebenso können Marokkaner in Spanien unter Beobachtung der Spanischen Gesetze Häuser, Magazine und Ländereien kaufen und miethen.

Die Spanischen Unterthanen können unter keinerlei Vorwand gezwungen werden, Auflagen oder Steuern zu zahlen.

Sie sind von allem und jedem Militairdienst, sowohl zu Lande wie zur See, von persönlichen Lasten, Zwangsanleihen und allen außerordentlichen, willkürlichen Anforderungen frei.

Ihre Häuser, Magazine und Alles, was zu diesem gehört, es mag zum Gegenstande des Handels oder zur Wohnung bestimmt sein, sollen respektirt, und sie können nicht gezwungen werden, irgend Jemand gegen ihren Willen zu beherbergen oder zu unterhalten. In den Häusern der Spanischen Unterthanen können keine willkürlichen Durchsuchungen vorgenommen und ihre Bücher, Papiere oder Rechnungen dürfen nicht untersucht oder eingesehen werden. Diese Maßregeln dürfen nur in Uebereinstimmung mit einer ausdrücklichen Anordnung des General-Konsuls, Konsuls, Vicekonsuls oder Konsular-Agenten desselben und kraft dieser Anordnung zur Ausführung gebracht werden.

Seine Majestät der Kaiser von Marokko verpflichtet sich dahin, daß die Spanischen Unterthanen, welche in Ihren Staaten wohnen, in ihren Personen und an ihrem Eigenthum so vollständige Sicherheit genießen, wie die Marokkanischen Unterthanen in dem Gebiet Ihrer katholischen Majestät sie zu genießen das Recht haben.

Ihrerseits macht Ihre katholische Majestät Sich anheischig, den Unterthanen Seiner Majestät des Scherifs der Scherife, welche in Ihren Gebieten wohnen, den nämlichen Schutz und die nämlichen Vorrechte zu sichern, welche die Unterthanen der meistbegünstigten Nation gegenwärtig oder in Zukunft genießen.

Art. 6.

Allen Unterthanen der Königin von Spanien soll in den Gebieten Seiner Marokkanischen Majestät die freie Ausübung der katholischen Religion gestattet sein und sie können in ihren Häusern und in den dazu errichteten Kirchen die gottesdienstlichen Gebräuche und Feierlichkeiten frei und ungehindert vollziehen.

Sie sollen einen zur Beerdigung der Verstorbenen bestimmten Platz haben, und keine Marokkanische Behörde und kein Marokkanischer Unterthan soll die Begräbniß-Ceremonien stören oder sie beim Hingange zu den Begräbnißplätzen und bei der Rückkehr von dort belästigen dürfen. Die Begräbnißplätze sollen von Allen respektirt werden.

Ebenso können die in Spanien lebenden Marokkaner ihre religiösen Gebräuche privatim ebenso ausüben, wie sie es bis jetzt gethan haben.

Art. 7.

Die Spanischen Unterthanen haben die volle Berechtigung zu ihren Geschäften zu Lande oder zu Wasser, ohne Verbot oder Hinderniß jede beliebige Person, zu der sie Vertrauen haben, zu verwenden.

Sollte ein Spanischer Kaufmann dringende Veranlassung haben, ein innerhalb oder außerhalb irgend eines Hafens des Kaisers von Marokko vor Anker liegendes Schiff zu besuchen, so soll man ihm gestatten, an Bord des betreffenden Schiffes zu gehen, entweder allein oder von einem anderen Individuum begleitet, ohne daß er selbst oder die ihn begleitenden Personen deshalb der Zahlung irgend einer Zwangsauflage unterworfen werden können.

Art. 8.

Kein Unterthan oder Schutzbefohlener Ihrer Majestät der Königin von Spanien ist für die Schulden seiner Landsleute verantwortlich, es sei denn, daß er sich mittelst schriftlichen und eigenhändig unterzeichneten Dokuments zum Gewährsmann dafür erklärt hat.

Dieselbe Regel findet auf die Unterthanen des Kaisers von Marokko Anwendung.

Art. 9.

Jeder Spanier, welcher in den Marokkanischen Gebieten ein öffentliches Aergerniß giebt, sich grober Beleidigungen oder eines Verbrechens schuldig macht, welches Ahndung oder Strafe verdient, soll seinem General-Konsul, den Konsuln, Vicekonsuln oder Konsular-Agenten ausgeliefert werden, damit ihm diese nach Vorschrift der Spanischen Gesetze auferlegt oder er selbst mit der erforderlichen Sicherheit nach seinem Vaterlande zurückgesendet werde, wenn der Fall dies erfordert.

Art. 10.

Der Spanische General-Konsul, die Konsuln, Vicekonsuln und Konsular-Agenten sollen die einzigen Richter oder Schiedsrichter sein, um in Kriminalsachen, in Klagen und Streitigkeiten irgend welcher Art, die in gewöhnlichen bürgerlichen wie in Handelsangelegenheiten zwischen den in Marokko lebenden Spaniern entstehen, zu erkennen, ohne daß ein Gouverneur, Kadi oder sonstige Marokkanische Behörde sich einmischen könne.

Art. 11.

Die Kriminalfälle, die Prozesse und Streitigkeiten aller Art, sowohl in gemeinen bürgerlichen wie in Handelsangelegenheiten, welche zwischen Spaniern und Marokkanern entstehen, sollen in folgender Weise entschieden werden:

Wenn der Kläger Spanischer Unterthan und der Angeklagte Marokkanischer Unterthan ist, so soll Richter über die Sache der Gouverneur der Stadt oder des Bezirks, oder der Kadi sein, je nachdem der Fall zu der Jurisdiktion des einen oder des anderen gehört. Der Spanische Unterthan hat seine Klage bei dem Gouverneur oder Kadi mittelst des General-Konsuls, Konsuls, Vicekonsuls oder Konsular-Agenten Spaniens anzubringen, welche das Recht haben, dem Gerichtshofe während der Aburtheilung und Entscheidung der Sache beizuwohnen.

Ist der Kläger Marokkanischer Unterthan und der Angeklagte Spanischer Unterthan, so wird der Fall nur der Beurtheilung und Entscheidung des General-Konsuls, Konsuls, Vicekonsuls oder Konsular-Agenten Spaniens anheimgegeben. Der Kläger hat seine Klage

mittelst der Marokkanischen Behörden anzubringen, und der Marokkanische Gouverneur, Kadi, oder ein anderer hierzu gewählter Beamter können, wenn sie es wünschen, bei der Aburtheilung und Entscheidung der Sache anwesend sein.

Wenn der Spanische oder Marokkanische Prozessirende oder Kläger sich der Entscheidung des General-Konsuls, Konsuls, Vicekonsuls oder Konsular-Agenten, oder des Gouverneurs oder Kadi, je nachdem die Angelegenheit zu den Befugnissen der einen oder der anderen gehört, nicht fügt, so haben sie das Recht, resp. an den Geschäftsträger Spaniens oder an den Marokkanischen Beamten für die auswärtigen Angelegenheiten zu appelliren.

Art. 12.

Wenn ein Spanischer Unterthan vor einem Marokkanischen Tribunal einen Unterthan des Kaisers von Marokko wegen einer in den Gebieten der Königin von Spanien kontrahirten Schuld verklagt, so muß er ein in Europäischen oder Arabischen Buchstaben geschriebenes und von dem Marokkanischen Schuldner in Gegenwart des Konsuls, Vicekonsuls oder Konsular-Agenten seiner Nation unterzeichnetes und von diesen beglaubigtes Schulddokument vorlegen. In Stelle der letzteren kann die Unterzeichnung von zwei Zeugen geschehen, deren Unterschriften nächstdem von dem Marokkanischen Konsul, Vicekonsul oder Konsular-Agenten, oder von einem Spanischen Notar, wenn in jenem Orte keiner der gedachten Agenten vorhanden ist, zu beglaubigen sind. Dies so von dem Marokkanischen Konsul, Konsular-Agenten oder Spanischem Notar legalisirte und bescheinigte Dokument soll in den Tribunalen von Marokko volle Kraft und Geltung haben.

Sollte ein Marokkanischer Schuldner nach einer Stadt oder nach einem Platze entfliehen, wo sich kein Spanischer Konsul oder Konsular-Agent befindet, so wird die Marokkanische Regierung ihn nöthigen, sich nach Tanger oder nach einem anderen Hafen oder Orte in Marokko zu begeben, wo der Spanische Gläubiger wünscht, seine Klage vor einem Marokkanischen Tribunal zu verfolgen.

Art. 13.

Wenn der Spanische General-Konsul oder einer der Konsuln, Vicekonsuln oder Konsular-Agenten bei irgend einer Veranlassung bei der Marokkanischen Regierung den Beistand von Soldaten, Wachen, bewaffneten Fahrzeugen oder andere Hülfe zu dem Zweck nachsuchen sollte, einen Spanischen Unterthan zu arretiren oder abzuführen, so soll dem Gesuche gegen Erlegung der Gebühren, welche in ähnlichen Fällen zur Befriedigung der Marokkanischen Unterthanen zu zahlen sind, sofort Folge gegeben werden.

Art. 14.

Wenn ein Unterthan des Kaisers von Marokko von dem Kadi als eines falschen Zeugnisses zum Nachtheil eines Spanischen Unterthanen schuldig erkannt werden sollte, so soll er von der Marokkanischen Regierung nach Vorschrift des mahomedanischen Gesetzes streng bestraft werden.

In gleicher Weise werden der Spanische General-Konsul, Vicekonsul oder Konsular-Agent Sorge tragen, daß ein Unterthan Ihrer katholischen Majestät, der sich eines gleichen Vergehens gegen einen Marokkanischen Unterthan schuldig gemacht hat, nach Vorschrift der Spanischen Gesetze bestraft werde.

Art. 15.

Die Spanischen Unterthanen und Schutzbefohlenen, sowohl Christen, wie Muhamedaner und Juden, sollen gleichmäßig alle Rechte und Privilegien genießen, welche mittelst des gegenwärtigen Vertrages zugestanden werden, sowie diejenigen, welche zu irgend einer Zeit der meist begünstigten Nation zugestanden werden.

Art. 16.

In allen Kriminalfällen, Meinungsverschiedenheiten, Unzuträglichkeiten und Streitigkeiten, welche zwischen Spanischen Unterthanen und Unterthanen oder Bürgern anderer, fremder Nationen entstehen, soll kein Marokkanischer Gouverneur, Kadi oder andere Behörde das Recht haben, zu interveniren oder zu erkennen, insofern nicht ein Marokkanischer Unterthan eine Verletzung in seiner Person oder einen Nachtheil an seinem Eigenthum erlitten, in welchem Falle die Marokkanische Behörde oder Vertreter derselben das Recht haben sollen, in dem Tribunal des Konsuls anwesend zu sein.

Dergleichen Fälle sollen ausschließlich in dem Tribunal der fremden Konsuln ohne Intervention der Marokkanischen Regierung in Gemäßheit der bestehenden Gebräuche oder nach dem zwischen den genannten Konsuln getroffenen Uebereinkommen entschieden werden.

Art. 17.

Die hohen vertragenden Theile sind übereingekommen, wissentlich Keinen in ihren Dienst aufzunehmen und darin zu erhalten, welcher aus ihren resp. Flotten oder Garnisonen desertirt ist.

Die Unterthanen Ihrer katholischen Majestät, welche aus dem Spanischen Heer, der Flotte oder den Garnisonen desertiren, sollen, sobald sie auf Marokkanischem Territorium ankommen, dem Spanischen General-Konsul vorgeführt werden, und zu seiner Verfügung bleiben, um in Beziehung auf sie die Anordnungen der Spanischen Regierung zu vollziehen. Derselbe hat die Kosten der Vorführung und Unterhaltung solcher Deserteure zu erstatten.

Indem die Marokkanische Regierung sich durch den gegenwärtigen Artikel verpflichtet, die Spanischen Deserteure aus eigener Veranlassung auszuliefern, so soll sie daran künftig nicht der bisher geltend gemachte Vorwand hindern, daß dieselben zum Mohamedismus übergetreten sind, um der Strafe zu entgehen, deren sie sich schuldig gemacht haben.

Art. 18.

Wenn ein Individuum von der Bemannung eines Schiffes eines der vertragenden Theile, das sich in einem Hafen des anderen Theiles befindet, desertirt, so sollen die Ortsbehörden verpflichtet sein, dem Konsul, Vicekonsul oder Konsular-Agenten zu seiner Wiederergreifung den nöthigen Beistand zu leisten und Niemand soll diese Deserteure bei sich aufnehmen und ihnen Schutz gewähren.

Die hohen vertragenden Theile kommen dahin überein, daß Matrosen und andere Individuen der Schiffsmannschaft, Unterthanen des Landes, in welchen die Desertion stattfindet, sowie die Marokkanischen Sklaven, welche in Spanischen Häfen desertiren, von den im vorstehenden Paragraphen enthaltenen Stipulationen ausgenommen sein sollen.

Art. 19.

Jeder Unterthan der Königin von Spanien, welcher sich, in Friedens- wie in Kriegszeiten, in den Gebieten des Kaisers von Marokko befindet, soll die unbedingte Freiheit haben, auf Spanischen wie auf Schiffen irgend einer anderen Nation in sein Vaterland zurückzukehren oder sich nach einem anderen Lande zu begeben, und er kann frei und nach Belieben über sein Eigenthum aller Art verfügen und den Werthsbetrag des gedachten Eigenthums, wie seine Familie und seine Angehörigen, auch wenn sie in Afrika oder in irgend einem anderen Welttheile außerhalb der Spanischen Besitzungen geboren und erzogen sind, mit sich nehmen, ohne daß hierin Jemand interveniren oder dies unter irgend einem Vorwande verhindern könnte.

Die Spanischen Unterthanen müssen jedoch die Zustimmung des General-Konsuls, des Vicekonsuls oder des Konsular-Agenten ihrer Nation einholen, damit diese erfahren, daß sie frei von Schulden oder einer anderen Art von Verbindlichkeit sind, deren sie sich vor ihrem Abzuge entledigen müssen. Die gedachten Agenten sind in keiner Weise für die Zahlung der Schulden verantwortlich, welche Spanier in Marokko kontrahiren, wenn sie sich nicht mittelst ihrer Unterschrift zu deren Berichtigung ausdrücklich verpflichtet haben.

Alle vorerwähnten Rechte werden gleichmäßig den Unterthanen des Kaisers von Marokko gewährleistet, welche sich in den Gebieten Ihrer katholischen Majestät befinden.

Art. 20.

Der General-Konsul, die Konsuln, Vicekonsuln und Konsular-Agenten Ihrer katholischen Majestät müssen jedem Marokkanischen Unterthanen, welcher sich nach Spanien begiebt, den erforderlichen Paß, ohne welches Erforderniß er in den Spanischen Gebieten nicht zugelassen wird, gratis ertheilen.

Art. 21.

Wenn der gegenwärtige Vertrag zwischen beiden vertragenden Theilen verletzt und in Folge dessen (was Gott verhüten möge) der Krieg erklärt würde, so können alle Beamte und Unterthanen der Königin von Spanien und alle diejenigen, welche unter ihrem Schutz stehen, welcher Klasse und Kategorie sie auch angehören mögen, die sich zu dieser Zeit in den Gebieten des Kaisers von Marokko befinden, sich nach jedem beliebigen Theile der Welt begeben und ihre Habe und ihr Eigenthum, ihre Familien und Diener, sie mögen geborene Spanier sein oder nicht, mit sich nehmen, und es soll ihnen gestattet werden, in jedem beliebigen Schiffe irgend einer Nation sich einzuschiffen. Es soll ihnen außerdem auf Verlangen ein Termin von sechs Monaten bewilligt werden, um ihre Angelegenheiten zu ordnen, ihre Waaren zu verkaufen oder über ihr Eigenthum nach Gutdünken zu verfügen. Während dieses Termins von sechs Monaten sollen sie in Beziehung auf ihre Person und ihr Eigenthum vollständige Sicherheit genießen, ohne aus Anlaß eines solchen Krieges in irgend einer Weise gehindert, belästigt oder beunruhigt zu werden. Die Gouverneure oder Behörden sollen ihnen bei der Ordnung ihrer Geschäfte beistehen, sie unterstützen und bei der Eintreibung ihrer Außenstände ohne Verzug und ohne Widerstreit beschützen.

Gleiche Erleichterungen sollen den Unterthanen des Kaisers von Marokko in allen Spanischen Gebieten zugestanden werden.

In dem unverhofften Falle eines Bruches verpflichtet Sich Seine Majestät der Kaiser von Marokko, die Spanischen Offiziere, Soldaten und Matrosen, die während des Krieges zu Gefangenen gemacht werden, zu respektiren, sie als solche und nicht als Sklaven zu behandeln und sie ohne Unterschied der Personen, Klassen oder Grade möglichst bald und in keinem Falle später als ein Jahr nach ihrer Gefangennehmung gegen eine Empfangsbescheinigung über dieselben zur Zeit ihrer Auslieferung auszuwechseln. Als solche Kriegsgefangenen sind Frauen, Kinder und Greise, welche sofort nach ihrer Gefangennehmung in Freiheit zu setzen, nicht zu betrachten, und in Parlamentair- oder neutralen Schiffen in ihr Vaterland zu transportiren. Die Kosten dieser Transporte kommen auf Rechnung der Nation, welcher diese Individuen angehören. Das Nämliche erbietet sich Ihre katholische Majestät zu beobachten und beide hohe kontrahirenden Theile verpfänden gegenseitig Ihr geheiligtes Königliches Wort für die genaue Erfüllung des Inhalts gegenwärtigen Artikels. Im Fall nach Beendigung des Krieges ein Ueberschuß von Gefangenen vorhanden ist, wird diese Angelegenheit für erledigt erachtet und derjenige Theil, welcher einen solchen hat, hat die Empfangsbescheinigungen zurückzugeben.

Art. 22.

Wenn ein Spanischer Unterthan in den Gebieten des Kaisers von Marokko stirbt, so kann kein Marokkanischer Gouverneur oder Beamter unter irgend einem Vorwand über das Vermögen und das Eigenthum des Verstorbenen verfügen, und Niemand darf hierin interveniren. In den Besitz alles dem Verstorbenen gehörigen Vermögens und Eigenthums des Verstorbenen, sowie alles dessen, was sich zur Zeit seines Ablebens in seinem Besitz befand, treten sofort die Personen, welche von ihm hierzu bezeichnet und zu Erben in seinem Testamente ernannt worden, wenn sie gegenwärtig sind. Sind die Erben abwesend, so hat der General-Konsul, Konsul, Vicekonsul oder Konsular-Agent oder derjenige, welchen sie dazu abordnen, von allem Eigenthum und allen Effekten bis dahin Besitz zu nehmen, wo sie den Erben des Verstorbenen übergeben werden können, nachdem sie ein genaues Inventarium oder Verzeichniß der einzelnen Gegenstände aufgenommen haben. Hat der Verstorbene jedoch keine letztwillige Bestimmung getroffen, so haben der General-Konsul, Konsul, Vicekonsul oder Konsular-Agent oder deren Abgesandte das Recht, von der gesammten Verlassenschaft Besitz zu nehmen und sie für die durch das Gesetz zu Erben berufenen Personen aufzubewahren. Hinterläßt der Verstorbene Forderungen an Marokkanische Unterthanen, so haben der Gouverneur der Stadt oder diejenigen, welche hierzu befugt sind, die Schuldner zu veranlassen, den Betrag ihrer Schuld an den General-Konsul, Konsul, Vicekonsul oder Konsular-Agenten oder deren Abgesandte abzuzahlen. Ebenso haben der General-Konsul, Konsul, Vicekonsul oder Konsular-Agent oder deren Abgesandter, wenn der Verstorbene Schulden an Unterthanen des Kaisers von Marokko hinterlassen hat, dem Gläubiger in der Erlangung seiner Forderung an den gesetzlichen oder Testaments-Erben beizustehen.

Verstirbt in Spanien ein Marokkanischer Unterthan, so haben der Gouverneur, Kommandant oder der Richter des Distrikts, wo er verstorben, die Verlassenschaft in Sicherheit zu bringen und den Spanischen General-Konsul unter Uebersendung eines Verzeichnisses von dem Sachbestande zu benachrichtigen, damit dieser es seinen

Erben zu wissen thue und ihnen zur Erlangung der ungeschmälerten Erbschaft behülflich sei.

Art. 23.

Die Schiffe beider Nationen können frei in die Häfen der einen und der anderen einlaufen.

Die Kauffahrteischiffe müssen mit den erforderlichen Papieren für die betreffenden Behörden versehen sein und sie können in den gedachten Häfen so lange verweilen, wie sie es zu ihren Handels-Operationen für angemessen erachten.

Art. 24.

Alle Marokkanischen Schiffe, welche mit der Bestimmung nach Spanien aus einem Hafen auslaufen, müssen das von dem Konsul, Vicekonsul oder Konsular-Agenten Spaniens beglaubigte Register ihrer Ladung und den Gesundheitspaß mit sich führen.

Art. 25.

Um den Mißbräuchen zu begegnen, zu welchen die freie Schifffahrt der Riffpiraten Veranlassung geben kann, haben die vertragenden Theile beschlossen, daß die Arraenzen oder Patrone dieser Fahrzeuge sich mit einem Passe der Gouverneure an den Spanischen Plätzen des Mittelländischen Meeres oder der Spanischen Konsuln, wenn sie in einem Hafen zur Fahrt auslaufen, wo gedachte Agenten wohnhaft sind, versehen sollen, welches Dokument ihnen gratis verabreicht und zu ihrem gesetzlichen Verkehr als Freigeleitspaß dienen wird.

Art. 26.

Ihre katholische Majestät und Seine Majestät der Kaiser von Marokko verpflichten sich, die Seeräuberei mit allen Ihnen zu Gebote stehenden Mitteln zu zerstören und Seine Majestät der Scherif der Scherife verspricht insbesondere, alle möglichen Anstrengungen zu machen, um diejenigen zu entdecken und zu bestrafen, welche auf Ihren Küsten oder im Innern Ihrer Gebiete sich dieses Verbrechens schuldig machen, sowie Ihre katholische Majestät zu diesem Zweck zu unterstützen.

Art. 27.

Zum Beweis des guten Einvernehmens, welches zwischen beiden Nationen bestehen soll, sollen, wenn Marokkanische Schiffe ein feindliches Fahrzeug aufbringen und in diesem sich Spanische Matrosen oder Passagiere, Waaren oder anderes Eigenthum befinden, das möglicherweise Spanischen Unterthanen gehört, diese Personen, Waaren und Gegenstände, wenn die Schiffe in einen Marokkanischen Hafen einlaufen, dem Spanischen General-Konsul frei ausgeliefert werden. Laufen sie jedoch vorher einen Spanischen Hafen an, so sollen sie solche gleichmäßig dem Kommandanten oder Gouverneur übergeben, und ist dies nicht ausführbar, so sollen sie dieselben in aller Sicherheit in dem ersten befreundeten Hafen, in den sie einlaufen, lassen.

Das Nämliche soll Seitens der Spanischen Schiffe bezüglich der Unterthanen Seiner Marokkanischen Majestät und deren Eigenthums geschehen, welches sie auf gekaperten feindlichen Schiffen vorfinden, und dieses gute Einvernehmen und die der Flagge beider Souveraine zu bezeugende Achtung soll sich auch darauf erstrecken, den Personen und Waaren oder Gegenständen der Unterthanen feindlicher Mächte der einen oder anderen Nation die Freiheit zu gewähren, welche mit gültigen Pässen, in welchen die ihnen gehörigen Effekten und Gegenstände angegeben sind, in Spanischen oder Marokkanischen Schiffen fahren, sofern letztere nicht zu denen gehören, welche das Kriegsrecht verbietet.

Art. 28.

Wenn ein mit regelmäßig ausgefertigtem Patente versehenes Spanisches Schiff ein Fahrzeug wegnimmt und mit demselben sich in die Gebiete des Kaisers von Marokko begiebt, so sollen die Kaperer befugt sein, das weggenommene Schiff und die Ladung desselben ohne irgend welches Hinderniß zu verkaufen und sie sollen volle Freiheit genießen, mit ihrer Prise auszulaufen und nach jedem anderen beliebigen Platze zu fahren.

Art. 29.

Die Kriegs- sowohl wie die Kauffahrteischiffe beider Nationen, die von anderen Schiffen einer Macht, welche mit einer derselben sich im Kriege befindet, in befestigten Häfen angegriffen werden sollten, sollen durch das Feuer derselben vertheidigt, und die feindlichen Schiffe sollen abgehalten und es soll ihnen nicht gestattet werden, Feindseligkeiten auszuüben und vor Ablauf von 24 Stunden, nachdem die befreundeten Schiffe unter Segel gegangen, aus dem Hafen auszulaufen.

Die vertragenden Theile verpflichten sich ferner, von einer dem einen oder dem anderen Theile feindlichen Macht gemeinschaftlich die Prisen zu reklamiren, welche drei Meilen von ihren Küsten entfernt oder im Angesicht derselben gemacht werden, wenn das weggenommene Schiff dem Lande nicht hat nahe kommen können, und sich vor Anker befand.

Endlich werden sie verbieten, daß Kriegs- oder Kauffahrteischiffe, welche von einer anderen gegen Spanien oder Marokko feindlichen Macht in offener See weggenommen worden, in ihren Häfen verkauft werden, und im Fall solche mit einer Prise der beiden Nationen, die sie in der unmittelbaren Nähe ihrer Küsten aufgebracht haben, in dieselben einlaufen, so werden sie solche in der oben erläuterten Form augenblicklich für frei erklären und den Kaperer nöthigen, dieselben und was er sonst an Effekten, Mannschaften und dergleichen weggenommen, aufzugeben.

Art. 30.

Die Kriegs- und Kauffahrteischiffe beider Nationen, welche sich auf offener See begegnen und Mangel an Lebensmitteln, Wasser oder anderen zur Fortsetzung der Fahrt wesentlich erforderlichen Dingen leiden, sollen sich hierin, soweit möglich, unterstützen und dieselben nach dem laufenden Preise überlassen.

Art. 31.

Wenn ein Spanisches Kriegs- oder Kauffahrteischiff in eine der Buchten oder in einen der Häfen des Kaisers von Marokko einläuft und der Provisionen und Lebensmittel bedarf, so kann es solche abgabenfrei und nach dem Marktpreise einkaufen. Doch ist hierbei zu beachten, daß die Menge nicht das übersteigen darf, was für die Unterhaltung des Kapitains und der Mannschaft während der Reise bis zum Be-

stimmungsorte erforderlich ist. Doch kann sich das Schiff auch mit dem zur täglichen Unterhaltnng der Mannschaft Nöthigen versehen, so lange es in dem Marokkanischen Hafen vor Anker liegt.

Art. 32.

Die auf Anordnung der Spanischen Regierung zum Transport der Dienst- oder Privatkorrespondenz befrachteten oder die zu diesem Dienst gemietheten Schiffe sollen respektirt werden und dieselben Vorrechte genießen, wie die Kriegsschiffe, wenn sie nicht Handelsartikel nach einem Hafen des Kaisers von Marokko bringen oder solche von dort wegführen, in welchem Falle sie die nämlichen Abgaben zu zahlen haben, wie ein Handelsschiff.

Art. 33.

Wenn ein Spanisches Schiff an den Küsten von Marokko ankommt und weder in den Hafen einlaufen noch seine Ladung deklariren oder verkaufen will, so kann es weder hierzu genöthigt werden, noch kann man von dem Inhalte des Schiffes unter irgend einem Vorwande Kenntniß nehmen. Es kann jedoch eine Zollwache am Bord aufgestellt werden, so lange das Schiff vor Anker bleibt, um fraudulöse Operationen zu verhindern.

Art. 34.

Wenn ein Spanisches Schiff beladen in einen Hafen des Kaisers von Marokko einläuft und nur denjenigen Theil seiner Ladung ausschiffen will, der für den Platz bestimmt ist, so kann es nicht genöthigt werden, mehr Abgaben zu entrichten, als dem ausgeschifften Theile der Ladung entsprechen, und man darf nicht verlangen, daß es irgend welche Abgabe von dem an Bord gebliebenen Reste derselben erlege, es steht ihm vielmehr völlig frei, sich mit dem gedachten Reste seiner Ladung dahin zu begeben, wo es wünscht.

Das Manifest der Ladung jedes Schiffes muß bei seiner Ankunft den Marokkanischen Zollbeamten vorgelegt werden, damit sie die Erlaubniß zur Revision des Schiffes beim Ein- und Ausgange ertheilen, oder um einen Aufseher zu dem Zweck an Bord zu schicken, um jeden gesetzwidrigen Verkehr zu hindern.

Die nämliche Regel wird in den Spanischen Häfen in Beziehung auf die Marokkanischen Schiffe beobachtet werden.

Der Spanische Konsular-Agent wird jedem Schiffskapitain bei seiner Abfahrt aus einem Marokkanischen Hafen ein Certifikat des Manifestes seiner Ladung ertheilen, in welchem die Artikel ersichtlich sein müssen, welche er ausführt. Die Kapitaine haben dieses Dokument den Marokkanischen Zollverwaltern vorzuzeigen, wenn diese es verlangen, zu dem Zweck, um sich davon zu überzeugen, daß nicht Kontrebande-Artikel eingeschifft worden sind.

Art. 35.

Kein Kapitain eines Spanischen Schiffes in einem Marokkanischen Hafen, und kein Kapitain eines Marokkanischen Schiffes in einem Spanischen Hafen kann auf irgend eine Weise gezwungen werden, Passagiere oder Waaren irgend einer Art gegen seinen Willen zu transportiren, und er kann eben so wenig genöthigt werden, mit der Bestimmung nach einem Punkte unter Segel zu gehen wohin er nicht gehen will, und sein Schiff darf auf keine Weise belästigt werden.

Art. 36.

Wenn ein Unterthan des Kaisers von Marokko ein Spanisches Schiff befrachtet, um Waaren oder Passagiere von einem Punkte der Marokkanischen Gebiete nach einem anderen zu transportiren, und wenn es im Verlauf seiner Reise sich durch Sturm oder Seegefahr genöthigt sieht, in einen anderen Hafen dieser Gebiete einzulaufen, so soll der Kapitain nur die Anker- oder etwanige sonstige Gebühr für das Einlaufen in jenen Hafen zu entrichten haben; wenn aber ein solches Schiff in dem nämlichen Hafen Ladung ausschifft oder an Bord nimmt, so soll es wie jedes andere Schiff behandelt werden.

Art. 37.

Jedes Spanische Schiff, welches Seeschaden erleidet und in einen der Häfen des Königs von Marokko einläuft, um sich auszubessern, soll zugelassen und während seines Aufenthalts in demselben und der Zeit, die es zu seinen Reparaturen bedarf oder bis zur Abfahrt nach dem Orte seiner Bestimmung in allen seinen Bedürfnissen unterstützt werden. Wenn die zur Reparatur des Schiffes erforderlichen Gegenstände in gedachtem Hafen käuflich zu haben sind, so sollen sie angekauft und nach denselben Preisen bezahlt werden, welche andere Schiffe zu entrichten pflegen und sie dürfen unter keinem Vorwand belästigt oder an der Fortsetzung ihrer Reise gehindert werden.

Art. 38.

Wenn ein Spanisches Kriegs- oder Kauffahrteischiff an irgend einem Punkte der Marokkanischen Küsten strandet oder scheitert, so soll es respektirt und nach den Gesetzen der Freundschaft in Allem, dessen es bedarf, unterstützt werden, und ein solches Schiff und Alles, was es enthält, soll aufbewahrt und seinen Eigenthümern oder dem Generalkonsul von Spanien, Konsul, Vicekonsul, Konsular-Agenten oder einem Abgesandten derselben unverkürzt und ohne Verheimlichung irgend eines Gegenstandes zurückgeliefert werden.

Wenn das gescheiterte Schiff Waaren an Bord hat, welche ihre Eigenthümer in den Marokkanischen Gebieten zu verkaufen wünschen, so können sie dies frei thun und ohne weder beim Verkauf noch bei der Wiedereinschiffung irgend eine Abgabe zu entrichten. Dem Kapitain und der Mannschaft steht es frei, nach jedem beliebigen Orte und wenn es ihnen am angemessensten scheint, ohne irgend ein Hinderniß abzureisen.

Die Schiffe des Kaisers von Marokko oder seiner Unterthanen sollen in den Gebieten Ihrer Katholischen Majestät dieselbe Behandlung erfahren und in einem solchen Falle in Beziehung auf Alles, was zur Bergung gehört, wie Spanische Schiffe betrachtet werden.

Wenn ein Spanisches Schiff am Wadnun oder an einem anderen Punkte dieser Küste scheitert, so wird der Kaiser von Marokko seine Macht anwenden, um den Kapitain und die Mannschaft zu retten und zu beschützen, bis sie ins Vaterland zurückkehren können und man wird dem Generalkonsul von Spanien, dem Konsul, Vicekonsul, Konsular-Agenten oder deren Abgesandten gestatten, sich in Beziehung auf den Kapitain und die Mannschaft des gedachten Schiffes alle nöthige Auskunft zu verschaffen, um sie retten zu können. Die Gouverneure des Kaisers von Marokko werden dem Generalkonsul von Spanien, dem Konsul, Vicekonsul, Konsular-Agenten oder deren

Abgesandten nach den Gesetzen der Freundschaft in ihren Nachforschungen gleichmäßig beistehen.

Art. 39.

Das Ankergeld von den Spanischen Kauffahrern in den Marokkanischen Häfen soll 20 bis 80 Realen vellon für jedes einzelne nach Verhältniß der Klasse und Tragfähigkeit betragen und nach folgendem

Tarif des Ankergeldes

erhoben werden:

bis 50 Tonnen	20 Real.
von 50 bis 100 Tonnen	40 »
» 100 » 150 »	60 »
» 150 Tonnen und mehr	80 »

Art. 40.

Von den Spanischen Schiffen sollen keinerlei Lootsen-Abgaben, Gebühren für den Hafenkapitain ꝛc. erhoben werden, außer denen, die auch von den nationalen Schiffen oder von den Schiffen der meistbegünstigten Nation zu entrichten sind.

Lootsengebühren, welche zu entrichten sind, wenn der Kapitain sich eines Lootsen bedient:

für jede Schiffstonne bei der Einfahrt	40 Cent. de Real,
» » » » » Ausfahrt	40 » » »

Die Gebühren für den Hafenkapitain sollen nie mehr als 8 R. vellon für jedes Schiff ohne Unterschied der Tragfähigkeit betragen.

Diese wie alle anderen Abgaben sollen in allen Häfen des Reichs gleich sein.

Art. 41.

Diejenigen Spanischen Schiffe, welche ein- und wieder auslaufen, ohne eine Handelsoperation vorzunehmen, sind von dem Ankergelde und den Gebühren für den Hafenkapitain ganz frei und unterliegen nur, was die Lootsengebühren betrifft, der oben festgestellten Regel.

Die Fischerbarken sollen von Abgaben aller Art befreit bleiben.

(Schluß folgt.)

Statistik.

Wollmarktsbericht aus Breslau.

Nachdem die im Wollmarktsbericht von 1861 [1]) bereits als leitender Grund für den schlechten Gang des Wollgeschäfts angeführten Ereignisse in Nordamerika in dem ganzen Geschäftsjahre vom vorigen Sommer bis jetzt einen drückenden Einfluß auf den Artikel ausgeübt und die Preise der Wollen ein fortdauerndes, wenn auch langsames Weichen erfahren hatten, stellten sich fast allgemein bei Produzenten, Händlern und Konsumenten die Erwartungen für den diesjährigen Frühjahrs-Wollmarkt sehr niedrig. Es war deshalb selbst in den Monaten April und Mai, in denen gewöhnlich die meisten Abschlüsse auf die neue Schur gemacht werden, die Spekulation äußerst unthätig, und selbst der verhältnißmäßig nicht ungünstige Ausfall der Londoner Auktion vermochte keiner besseren Ansicht für das Geschäft Raum zu geben. Man machte sich deshalb ziemlich allgemein auf einen wesentlichen Preisabschlag gegen die vorjährigen Marktpreise gefaßt, und nachdem in den Tagen vom 2. bis 3. Juni d. J. auf den Lägern der hiesigen Händler so zu sagen der Ton angegeben und mit einer durchschnittlichen Preisreduktion von 8 bis 10 Rthlr. ziemlich bedeutende Umsätze stattgefunden hatten, entwickelte sich bald am ersten Markttage, den 4. Juni, das Geschäft bei den Produzenten mit ziemlicher Regsamkeit in dem eben angegebenen Preisverhältnisse. Der Umstand, daß eine größere Anzahl derselben diesem Preisabschlage sich nicht gleich fügen wollten, verursachte am Vormittage des ersten Markttages eine Zurückhaltung der Käufer, die den Eindruck einer Flauheit machte; als sich aber bald eine größere Fügsamkeit zeigte, stellte sich auch Kauflust ein, und es konnte schon am Ende des zweiten Markttages gestern Abend der Markt als beendet angesehen werden. Die Reduktion der Preise (die wir oben auf alle Gattungen durchschnittlich mit 8 bis 10 Thaler bezeichneten) dürfte sich bei mittel und mittelfeinen Wollen etwa auf 8 Rthlr., bei feinen und hochfeinen Wollen auf 10 bis 12 Rthlr. normiren lassen. Es bedarf kaum der Erwähnung, daß je nach Wäsche und Behandlung der Wollen diese Preisermäßigung manchmal kleiner, manchmal auch überschritten wurde. Im Allgemeinen waren Wäsche und Behandlung der Schlesischen Wollen besser als im vorigen Jahre, obschon der Jahrgang nicht gerade als glänzend bezeichnet werden kann.

Die Käufer waren in gewöhnlicher Zahl anwesend, und wenn von den Rheinländern eine gewisse Zurückhaltung nicht zu verkennen war, so hat dagegen England, wie gewöhnlich bei reduzirten Preisen, ein größeres Quantum als sonst aus dem Markte genommen.

Das Schurgewicht dürfte reichlich dem vorjährigen gleichkommen, dasselbe vielleicht noch um einige Prozente überschreiten.

Nach den von den Thor-Expeditionen und den Verwaltungen der Eisenbahnen uns übergebenen Nachweisungen sollen in erster und zweiter Hand zu Markte gestellt worden sein:

a) in Schlesischen Wollen (inkl. Sterblings- und Schweißwollen)	43,500 Ctr.
b) in Posener Wollen	17,000 »
c) in Polnischen und Oesterreichischen Wollen	5,500 »
d) in altem Bestande, nachdem im Laufe des Mai noch ca. 2100 Ctr. verkauft wurden	13,000 »
mithin in Summa	79,000 Ctr.
eine Ziffer, die uns um einige Tausend Centner zu hoch gegriffen erscheint.	
Im vorigen Jahre waren zu Markte gestellt	63,500 Ctr.
mithin in diesem Jahre mehr	15,500 Ctr.

Es wurden, soweit sich dies unter den nachstehenden Bezeichnungen feststellen läßt, folgende Preise bezahlt:

für Schlesische	hochfeine und Elektoralwollen	98—106 Rthlr.
» »	feine	88— 95 »
» »	mittel und mittelfeine	78— 85 »
» »	geringere Dominial- und Rustikal-	68— 75 »
» »	mittle, mittelfeine und feine Sterblinge	64— 78 »
» »	Schweißwollen	56— 67 »
» »	Posener mittle und mittelfeine Einschurwollen	70— 80 »

Das Quantum der in erster und zweiter Hand noch befindlichen Wollen aller Gattungen beläuft sich auf ca. 16,000 Ctr. Viele Käufer sind zwar noch anwesend, doch dürfte das Geschäft wohl als beendet zu betrachten sein.

Breslau, 10. Juni.

---

[1]) H. A. 1861 I. S. 570.

Auswanderungen aus Preußen im Jahre 1861.[1])

Regierungsbezirk.	Zahl der mit Entlassungs-Urkunden ausgewanderten Personen. Personen unter 14 Jahr alt: männlich.	weiblich.	Personen über 14 Jahr alt: männlich.	weiblich.	Von den Auswanderern haben Europa verlassen.	Hiervon sind befördert worden durch Vermittelung konzessionirter Agenten oder Unternehmer.	ohne Vermittelung konzessionirter Agenten oder Unternehmer.
1. Königsberg	12	11	31	10	17	.	17
	3	7	41	3	19	.	19
2. Gumbinnen	3	.	17	10	.	.	.
	2	1	15	6	4	.	4
3. Danzig	107	77	168	124	386	257	129
	16	13	42	19	49	31	18
4. Marienwerder	120	157	229	195	631	223	408
	53	48	77	50	213	169	44
5. Posen	19	17	92	31	43	17	26
	39	31	171	99	218	131	87
6. Bromberg	11	9	74	25	98	16	82
	26	14	77	45	131	59	72
7. Stettin	160	182	242	201	661	470	191
	79	70	146	87	314	286	28
8. Cöslin	157	167	236	197	744	.	744
	64	51	120	88	317	.	317
9. Stralsund	64	55	135	93	281	191	90
	27	23	96	50	122	51	71
10. Breslau	44	40	152	65	147	47	100
	48	30	165	56	180	67	113
11. Liegnitz	35	47	187	71	103	34	69
	55	37	254	88	166	57	109
12. Oppeln	29	28	184	47	28	.	22
	38	29	151	55	130	66	64
13. Berlin	23	24	109	27	34	4	30
	16	16	100	26	21	.	21
14. Potsdam	124	138	274	196	625	44	581
	105	95	244	150	493	72	421
15. Frankfurt	98	91	216	137	560	273	227
	57	61	162	98	300	89	211
16. Magdeburg	63	64	217	95	160	44	116
	79	42	218	105	226	51	175
17. Merseburg	142	142	472	225	232	22	210
	154	138	475	225	243	15	228
18. Erfurt	69	62	200	118	207	132	75
	70	49	208	95	226	112	114
19. Münster	51	42	210	98	316	95	221
	113	85	384	192	649	267	382
20. Minden	56	49	273	81	297	116	181
	166	135	719	343	1219	729	490
21. Arnsberg	20	14	82	31	107	21	86
	32	23	91	33	121	13	108
22. Coblenz	117	111	286	153	484	341	143
	55	47	259	103	332	214	118
23. Düsseldorf	76	70	209	85	230	61	169
	109	101	349	160	471	210	261
24. Cöln	22	15	68	36	71	41	30
	21	17	88	31	77	57	20
25. Trier	100	107	245	148	385	18	367
	73	72	246	115	299	34	265
26. Aachen	17	28	114	45	6	.	6
	50	31	172	46	25	4	21
27. Hohenzollernsche Lande	14	14	66	25	26	5	21
	35	20	94	30	48	12	31
Summa 1861	1753	1706	4738	2569	6813	2472	4341
	10,766						
Summa 1860	1580	1289	5164	2407	6608	2796	3812
	10,440						
Mithin 1861 weniger	.	.	426	.	.	324	.
Mithin 1861 mehr	173	417	.	162	205	.	529
Zusammen mehr	326						

[1]) Die kleineren Ziffern bezeichnen die Auswanderung des Jahres 1860.

Außerdem sind im Jahre 1861 noch 2878 Personen ermittelt, welche ohne Entlassungs-Urkunden ausgewandert sind (im Jahre 1860: 4911).

Jahresbericht des Preußischen Konsulats zu Ancona für 1861.

Der Handel Anconas hat sich im vorigen Jahre in Folge der verbesserten Verbindungswege, des mäßigen Zolltarifs und der Aufhebung der Zollgrenzen im Innern ansehnlich gehoben. Im Herbste wurde die Eisenbahn nach Bologna eröffnet und wir stehen nun in direkter Schienenverbindung mit dem Norden. Nach etwa einem Jahre ist die Eröffnung der Bahn an der Küste entlang bis zum Tronto, dem Grenzflusse Neapels, zu erwarten; die Bahn nach Rom ist im Bau begriffen, es werden jedoch wohl noch einige Jahre bis zur Vollendung derselben erforderlich sein. Mit Pescara, Bari, Brindisi, Gallipoli, Cotrone und Messina besteht jetzt im Monat eine dreimalige Verbindung mittelst Französischer von der Italienischen Regierung gemietheter Dampfschiffe. Zwischen hier, Triest und der Levante gehen wöchentlich die Dampfboote des Oesterreichischen Lloyd.

Im Post- und Telegraphenwesen sind Erleichterungen und Verbesserungen eingetreten. Seit Kurzem haben wir in Ancona eine Bank, als Zweigbank der Nationalbank.

Im Ganzen ist die Ruhe des Landes befriedigend; es fehlt nicht an Arbeit und Verdienst, da die vielen öffentlichen und Privatbauten hinreichende Beschäftigung für den unbeschäftigten Theil des Landvolkes bieten. Der früher gegen die neue Regierung wegen der Konskription feindselige Bauernstand gewinnt allmälig Vertrauen.

Für die nächste Ernte sind die Aussichten bisher sehr gute; im Herbst, Winter und in diesem Frühling war für Feldarbeiten und Einsaat günstiges Wetter ohne Nachtfröste im Frühjahr.

Sowohl was den Handel dieser Stadt als auch den Wohlstand des ganzen Landes betrifft, dürfen wir nach Befestigung der Ruhe im Innern des Landes einer reichen Zukunft entgegensehen.

Ausfuhrhandel.

Seide. Die seit mehreren Jahren andauernde Krankheit unter den Seidenraupen hat ungeachtet der sorgfältigen Einführung gesunder Eier aus Kleinasien und China eher zu- als abgenommen. Der Seidenpuppen-Ertrag war daher bei großer Sterblichkeit unter den Raupen sehr gering. Der Mittelpreis für Puppen belief sich auf 36 Baj. pro 1 Pfd. Römischen Gewichts; hierbei kamen die Seidenspinner und Inhaber, die im Sommer ihre Rohseide verkauften, in Verlust, denn die Nachfrage nach Rohseide war in Folge verminderter Ausfuhr von Seidenwaaren aus Deutschland, Frankreich und England nach Amerika gering und es stellten sich gedrückte Preise ein, welche jedoch später sich wieder etwas erholten.

Weinstein, roher und geläuterter. Auch in diesem Artikel verminderte sich die Produktion in Folge der Traubenkrankheit, dennoch waren die Preise mäßig, nämlich 6½ bis 10 Scudi für rohen pro 100 Pfd. Anc., und 16 bis 18 Scudi für geläuterten Weinstein oder Cremor Tartari; die Ursache hiervon ist dem gestörten Handel mit Amerika zuzuschreiben. Die Traubenkrankheit, jetzt von 8jähriger Dauer, scheint in diesem Jahre an Heftigkeit nachzulassen.

In Lammfellen war ein regelmäßiges Geschäft und mäßige Preise von 22 bis 26 Baj. für das Stück im Assortimente.

Wallnußholz für Mobilien und

Schiffbauholz wurden zu regelmäßigen Preisen hauptsächlich nach England verschifft.

Schwefel von Pesaro, Rimini und Cesena ging größtentheils nach Griechenland zum Schwefeln der Trauben, ein Mittel gegen die Krankheit, welches in hiesiger Gegend weniger beliebt ist.

Lumpen, die seit Aufhebung der inneren Grenzen jetzt auch aus dem Neapolitanischen an unseren Markt kommen, hatten gegen das vorhergehende Jahr verstärkte Ausfuhr.

In Hanf, Tauwerk, Seidenabfall, Leinsamen, Mandeln war der gewöhnliche nicht sehr bedeutende Absatz.

Der

Einfuhrhandel

zeigt eine Zunahme. Wie zu erwarten stand, zieht Ancona seit der Vereinigung der Italienischen Landschaften den Theil des Handels in Südprodukten an sich, welcher früher nach Triest und Venedig ging, nämlich Oel, Wein, Bohnen, Hafer, Mandeln u. a., die aus dem fruchtbaren Apulien und von den Abbruzzen zum Verbrauch in der Stadt und in dem Inlande kommen, da unsere Oel- und Weinernten nicht ausreichen. Die Preise für Oel waren für geringe Qualität 7,40 bis 8 Scudi pro 100 Pfd. Anc., für feine Qualität 9,60 bis 10,25 Scudi pro 100 Pfd. Anc.

Der hier nicht beliebte Südwein stand zu 3 bis 4 Scudi pro Somma, während hiesiger Wein 6 bis 7 Scudi pro Somma von 200 Pfd. Anc. holte.

Bohnen wurden zu 6,50 bis 7 Scudi pro Rubbio verkauft.

Hafer wurde zu 4,60 bis 5 Scudi pro Rubbio verkauft.

Manufakturen, Englische und Deutsche, hatten verstärkte Zufuhr, mit Ausnahme von Baumwollenwaaren und Garnen, deren Preise in Folge Amerikanischer Zustände gestiegen sind. Französische wurden wie gewöhnlich eingeführt.

Eisen, Bahnschienen, Maschinen und Maschinentheile wurden fast ausschließlich von England in sehr großen Quantitäten zu regelmäßigen Preisen bezogen.

Eine große Zunahme der Einfuhr von Steinkohlen trat ein in Folge der Vermehrung von Handels- und Kriegsdampfschiffen, Eisenbahnen und der Errichtung einer neuen Gasfabrik.

Fische, getrocknete und gesalzene. Es kamen an:

3 Ladungen Stockfische von Norwegen,
6 Ladungen Kabliau von Nordamerika,
1 Ladung (kleine) geräucherter Heringe und etwa 300 Fässer gesalzener Heringe von England,

die zu folgenden Preisen Absatz fanden:

Stockfische von 3,80 bis 4,20 Scudi pro 100 Pfd.,
Kabliau von 3 bis 3,60 Scudi pro 100 Pfd.,
Heringe, geräuchert, 7 bis 7,50 Scudi pro Faß,
" gesalzene, 21 bis 22 Scudi pro Tonne.

Die Einfuhr war etwas bedeutender als früher, und die restirenden Vorräthe sind klein.

Spiritus aus Preußen und Oesterreich zeigte eine vermehrte Zufuhr.

Mais, wovon in gewöhnlichen Jahren viel ausgeführt wird, mußte wegen gänzlichen Mißwachses vom Schwarzen Meere für den Bedarf des Landvolkes eingeführt werden. Der Preis desselben stieg von 7 auf 8 Scudi pro Rubbio, ist jedoch seitdem, wie auch der Preis des Weizens, gefallen.

Kolonialwaaren, mit wachsender Zunahme der Einfuhr. Zucker gelangt meistens von Holland und von Belgien, auch von Frankreich über See hierher. Kaffee und Gewürze kommen theils von Holland als Beila-

dung mit Zucker, werden jedoch überwiegend mit Küstenbooten von Triest bezogen.

In Häuten blieben die gewöhnlichen Zufuhren.

Für Stahl-, Eisen- und Kurzwaaren war das Geschäft lebhaft und ebenfalls im Zunehmen.

Ein Preußisches, ein Hannoversches, ein Oldenburgisches und ein Hamburgisches Schiff sind während des verflossenen Jahres hier eingelaufen.

Ankona, 13. Mai 1862.

Handel und Schifffahrt von Patras im Jahre 1861 [1]).

Die gesammte Einfuhr des Hafens von Patras beläuft sich nach der offiziellen Zollstatistik im Jahre 1861 auf 8,019,283 Frs., und die Ausfuhr auf 9,830,139 Frs.; die Gewichts- und Maßangaben sind zu unvollständig, um hier mitgetheilt werden zu können, und ermöglichen namentlich keine genauere Uebersicht.

Die Einfuhr vertheilt sich wie folgt:

a. Nach den Herkunftsländern.

	Werth der Einfuhr in Francs
1) Oesterreich	2,521,403
2) England	2,968,884
3) Frankreich	685,843
4) Amerika	308,960
5) Italien	628,555
6) Holland	188,798
7) Belgien	5,622
8) Rußland	52,080
9) Türkei	258,131
10) Jonische Inseln	61,229
11) Egypten	3,475
12) Donaufürstenthümer	336,303
im Ganzen	8,019,283

b. Nach der Waarengattung [2]).

	Werth der Einfuhr in Francs
Garne aller Art (1. 2. 3. 5. 9. 10)	633,663
Baumwollengewebe	1,535,930
Wollengewebe	658,571
Leinengewebe	96,452
Seidengewebe (5 und 9)	135,199
verschiedene Gewebe (1. 2. 3. 5. 7. 9. 10)	405,125
Metalle (1. 2. 3. 5. 7. 9. 10)	439,961
Spirituosen (1. 2. 3. 5. 9. 10)	38,688
Quincaillerien (1. 2. 3. 5. 7. 9. 10)	67,020
Cerealien (1. 2. 5. 8. 9. 10. 11. 12)	403,220
Droguen, Farben 2c. (1. 2. 3. 5. 8)	68,419
Häute, rohe und gegerbte (1. 2. 3. 4. 9. 11)	203,325
Papier und Bücher (1. 2. 3. 5. 7. 9)	108,283
Glas (1. 2. 3. 5)	45,469
Wachs und Lichte (1. 2. 3. 5. 9. 10)	48,015
Oel (1. 2. 5. 9. 10)	14,715
Holz (1. 2. 5. 9. 10)	660,021
Hanf und Tauwerk (1. 2. 5. 9. 10)	58,101
Seife (1. 2. 9. 10)	22,193
Tabak (2. 3. 5. 9)	24,969
Schwefel (1 und 5)	551,147
Kolonialwaaren (1. 2. 3. 4. 5. 6. 8. 9. 10. 12)	892,565
Juwelierarbeiten (1. 2. 3. 8. 9. 10)	54,052
verschiedene Waaren (1. 2. 3. 4. 5. 7. 8. 9. 10. 11)	854,144
zusammen	8,019,283

[1]) Auszug aus dem Jahresberichte des Preußischen Konsulats der Morea. Wegen des Vorjahres vergl. H. A. 1861 II. S. 345.

[2]) Die eingeklammerten Ziffern bezeichnen diejenigen der unter a. aufgeführten Länder, aus denen die Waaren eingeführt sind.

Zu erwähnen bleibt, daß von den unter der Bezeichnung „Oesterreich“ eingeführten Waaren nur ⅓ auf dieses Land, ⅔ dagegen auf Preußen und die übrigen zollvereinten Deutschen Staaten fallen mögen.

Die näheren Details für die Ausfuhr stellen sich wie folgt:

α. Nach den Bestimmungsländern.

	Werth der Ausfuhr in Francs
1) England	9,300,091
2) Oesterreich	122,655
3) Frankreich	7,567
4) Jonische Inseln	174,652
5) Türkei	66,756
6) Italien	158,253
7) andere Länder	165
zusammen	9,830,139

β. Nach der Waarengattung.

	Werth der Ausfuhr in Drachmen
Korinthen (1. 2. 3. 4. 5. 7)	9,151,197
Wallonea (1. 4. 6)	149,205
Häute (1. 2. 4. 5. 6)	49,657
Wolle (1. 2. 4. 6)	9,848
Feigen (1. 2. 4. 5)	93,240
Käse (1. 2 4. 5)	6,025
Cerealien (1. 2. 4. 5. 6)	126,190
Tabak (1. 2. 4. 5. 6)	73,106
Honig (1. 4. 5)	6,724
Spirituosen (1. 2. 3. 4. 5. 6)	25,462
Schwämme (4)	31,150
Gallnüsse (1. 2. 4)	30,317
Süßholzsaft (1. 2. 4)	14,282
Seide (3)	3,600
diverse Waaren (1. 2. 3. 4. 5. 6. 7)	60,136
zusammen	9,830,139

Ueber die Schifffahrtsbewegung des Hafens von Patras giebt die nachstehende Tabelle Aufschluß:

	Eingelaufen		Ausgelaufen	
Nationalität der Schiffe:	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Englische	143	43,953	144	44,099
Oesterreichische	23	2,761	22	2,629
Holländische	3	402	3	402

	Eingelaufen		Ausgelaufen	
Nationalität der Schiffe:	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Italienische	43	2,058	36	1,502
Jonische	313	6,420	322	6,230
Türkische	10	431	11	417
Griechische		nicht zu ermitteln		
zusammen	535	56,025	538	55,298

Preußische Schiffe trafen im verflossenen Jahre hier nicht ein; dagegen haben drei Reisende für Rechnung Deutscher Handlungshäuser den hiesigen Platz besucht und befriedigende Geschäfte in Eisen- und Messingwaaren, Strümpfen, Nähhaken, Bändern, Posamentierwaaren, Tüchern, Wollen- und Baumwollenwaaren, Nadeln und Nürnberger Quincailleriewaaren gemacht.

Die Weinverbesserungsgesellschaft schreitet langsam aber gut vorwärts und ergab für die Aktionaire seit der Gründung des Unternehmens, d. h. von 1859 bis Ende 1861 einen Nettogewinn von 100,000 Frs. Es werden weiße dem Sautern und rothe dem Petit Bordeaux ähnliche Weine, sowie Champagner, letzterer noch in ungenügender Qualität fabrizirt; auch ist ein Dampfapparat angebracht zur Erzeugung geistiger Getränke aus verdorbenen oder verregneten Korinthen und Feigen, selbst ziemlich guter Cognac wird gewonnen. Letztere Sorten finden ihren Absatz im Lande selbst, während die Weine zum Theil schon auf den Jonischen Inseln, in England und in Konstantinopel Eingang gewonnen haben.

Außer diesem industriellen Etablissement sind noch eine Oelpresse und eine Lakrizenfabrik mit Dampfapparaten errichtet worden; da sie jedoch eben erst im Entstehen begriffen sind, lassen sie noch kein Urtheil über ihre Leistungen zu.

Da zwischen Syra und Scio das Telegraphenkabel schon seit einigen Monaten den Dienst versagt, so ist der hier errichtete Telegraph nur bis Athen und Syra in Thätigkeit.

Patras, Mitte April 1862.

Handelsverhältnisse Chilis.

Die Handelskrisis, unter welcher Chili während eines Jahres gelitten hat, ist seit Kurzem beendet; aber die Entwerthung des Eigenthums und der ländlichen Erzeugnisse, die Verarmung zahlloser Familien, welche sie theils aufgedeckt, theils zur Folge gehabt hat, sind Uebel, an welchen das Land lange leiden wird.

Die Getreide-Ernte ist ihrer Beendigung nahe und fällt befriedigend aus; die Verschiffungen von Weizen und Mehl nach Europa dauern fort, bleiben jedoch hinter den Zufuhren zurück, welche die Seeplätze von diesen Nahrungsstoffen aus dem Innern erhalten, so daß die Magazine theilweise mit letzteren überfüllt sind. Der vornehmliche Grund dieser Anhäufungen liegt in dem Mangel an Schiffen, da die Handelsflotte Chilis sehr unbedeutend ist und die Europäischen und Nordamerikanischen Schiffe, welche hierher befrachtet werden, nicht zahlreich genug sind, um starken außergewöhnlichen Bedürfnissen zu entsprechen; außerdem werden viele derselben in den Häfen ihrer Herkunft gemiethet, um Guano auf den Chincha-Inseln als Rückfracht einzunehmen. Es ist zu befürchten, daß ein großer Theil des diesjährigen Getreides unverkauft im Lande liegen bleibe oder zu sehr niedrigen Preisen abgegeben werden muß, wenn die nächsten Ernten der Europäischen Länder den Bedürfnissen derselben entsprechen oder von Nordamerika her hinlänglich ergänzt werden.

Die Kupferminen der nördlichen Provinzen sind ergiebig und die Silbergruben werden mit dem gewöhnlichen Erfolge bearbeitet; es findet daher auch von diesen Metallen eine gute Ausfuhr statt und das erstere ist seit einigen Monaten auf den Englischen Märkten wieder zu einem Preise verkäuflich, welcher die Bearbeitung aller Minen, mit Ausnahme der ärmsten, gestattet.

Der Absatz der vornehmlichen Erzeugnisse Chilis im Auslande unter nicht ungünstigen Bedingungen führt Kapitalien hierher. Daneben setzt die Regierung der Republik allmälig den Betrag der Anleihe in Umlauf, welche sie für den Bau von Eisenbahnen geschlossen hat, da die zwischen Santiago und Valparaiso zu errichtende Bahn rasch vorwärts schreitet. Es fehlt daher nicht an baarem Gelde, ja es sind selbst bedeutende Summen vorhanden, für welche man Anlage sucht; sämmtliche Banken haben starke Baarvorräthe. Die Aktienbank von Valparaiso, deren eingezahltes Kapital 500,000 Pesos beträgt, schloß das Jahr 1861 mit einem Kassenbestande von einer Million Pesos; sie setzte darauf die Zinsen für Einzahlungen auf laufende Rechnung von 5 pCt. auf 3 pCt. und auf Termin in demselben Verhältnisse herab, dennoch blieben am Schlusse des letzten Monats 800,000 Pesos in ihren Kassen.

Die kaum beendete Krisis hat das Vertrauen so stark erschüttert, daß diejenigen, welche Geld bedürfen, es nur gegen die beste Sicherheit erhalten können; die Kapitalisten ziehen es vor, ohne eine solche ihre verfügbaren Fonds unbenutzt oder gegen einen sehr niedrigen Zins in guten Banken liegen zu lassen.

Die Kaufleute in Valparaiso hatten im vorigen Jahre ihren Geschäftsfreunden im Auslande anempfohlen, während längerer Zeit keine Fabrikwaaren nach Chili zu senden oder wenigstens ihre Sendungen möglichst einzuschränken; dennoch haben während der ersten Monate dieses Jahres starke Anfuhren davon in genanntem Hafen stattgefunden; theilweise hat das Bedürfniß von Schiffen für die Ausfuhr des Chilenischen Getreides darauf hingewirkt, indem manche Rheder und Kapitaine, um hohe Rückfrachten für Weizen und Mehl zu gewinnen, ihre Schiffe zu mäßigen Ausfrachten hierher bestimmten. Den starken Anfuhren hat der Absatz von Waaren bisher nicht entsprochen, indem die Chilenischen Konsumenten ihre Ankäufe im Allgemeinen auf die Befriedigung der unabweislichsten Bedürfnisse beschränken und da außerdem die meisten Kleinhändler zu Grunde gegangen sind und die noch bestehenden bei den einführenden Großhändlern nur einen sehr beschränkten Kredit finden. Von Fabrikaten treffen namentlich Modewaaren einen sehr ungünstigen Markt; sie werden größtentheils in Santiago abgesetzt und hier ist ihr Verkauf gegenwärtig ungefähr um die Hälfte geringer als in den zunächst vorhergegangenen Jahren in gleicher Jahreszeit.

Um Rückfrachten zu gewinnen, sind vornehmlich Steinkohlen nach Valparaiso geführt worden und es haben starke Anhäufungen davon stattgefunden; man berechnet, daß gegenwärtig 40,000 Tonnen dieses Brennmaterials theils in vorgenanntem Hafen lagern, theils in dahin bestimmten Schiffen unterweges sind.

Während der Monate März und April werden die Einkäufe der für den Winter erforderlichen Waaren gemacht; es findet aus diesem Grunde gegenwärtig einige Regsamkeit im Handel statt, aber sie ist beschränkt, in Uebereinstimmung mit den bestehenden Verhältnissen. Außerdem versorgen sich die an Chili grenzenden Provinzen des Argentinischen Bundes in dieser Jahreszeit in Valparaiso mit Waaren, da ein wenig später der Schnee die Cordilleren bedeckt und den Uebergang von Lastthieren über dieselben verhindert; endlich finden zu dieser Zeit auch Versendungen nach Bolivien, Peru, und selbst hin und wieder nach anderen Ländern der Südwestküste Amerikas von Valparaiso aus statt. Aber die vorbezeichneten Länder, mit Ausnahme Perus, haben kürzlich von Bürgerkriegen gelitten und ihre Geld- und Kreditverhältnisse nöthigen sie, ihre Einkäufe möglichst zu beschränken. In Folge davon stehen die Preise der fremden Erzeugnisse im Allgemeinen niedrig; davon machen fast nur Baumwollenwaaren eine Ausnahme; diese sind in Folge der in den Vereinigten Staaten von Amerika bestehenden

Verhältnisse während der letzten Monate um 10 pCt., und seit einem Jahre ungefähr um 20 pCt. im Werthe gestiegen. Es lagern starke Vorräthe davon in Valparaiso, aber die Inhaber sind mit den Verkäufen sehr zurückhaltend und steigern ihre Forderungen mehr und mehr.

Der Werth der im Auslande abgesetzten Erzeugnisse Chilis hat seit längerer Zeit denjenigen der fremden Waaren wesentlich überstiegen, welche hier in den inneren Verbrauch übergegangen sind; daher ist der Kours auf England fast fortwährend gestiegen; während derselbe im Anfange des Jahres 1861 auf $43\frac{1}{2}$ Pence pro Peso stand, war er kürzlich auf $46\frac{3}{4}$ Pence hinaufgegangen und ist nur in Folge der Einwirkungen eines von der Regierung der Republik zu dem Zwecke unterstützten Banquiers auf 46 Pence herabgedrückt worden; dennoch steht er gegenwärtig um $5\frac{3}{4}$ pCt. höher als zu erstgenannter Zeit.

Santiago, 15. März 1862.

Mittheilungen.

Stettin, 8. Juni. Im hiesigen Handelsverkehr herrschte während des verflossenen Monats wenig Leben. Der anhaltend geringe Bedarf des Inlandes, so wie der Stand der auswärtigen Märkte boten nur spärliche Momente, welche der schlummernden Unternehmungslust zur Anregung dienen konnten, und man schien nicht geneigt, den Verkehr über das dringendste Erforderniß hinaus auszudehnen. Dem regen geschäftlichen Treiben im Getreidehandel, welches sich während des Monats April bei Erledigung der Frühjahrsverschlüsse in unserem Hafen entfaltet hatte, folgte im verflossenen Monate im Allgemeinen eine große Stille. Sehr mäßig auftretender Bedarf des Auslandes von der einen, und gute Ernteaussichten von der andern Seite waren wenig geeignet, die flaue Stimmung unserer Börse günstiger zu gestalten und nur der mit der ersten Hälfte des Monats abgelaufene Frühjahrstermin gab Veranlassung zu einzelnen Umsätzen, welche indessen über lokale Bedeutung nicht hinausgingen. Die Zufuhren während des verflossenen Monats waren nicht unerheblich. Sie betrugen: 11,209 Wispel Weizen, 14,689 Wispel Roggen, 5778 Wispel Gerste, 3765 Wispel Hafer, 1763 Wispel Erbsen, und es verblieben im Bestande 16,205 Wispel Weizen, 1604 Wispel Roggen, 390 Wispel Gerste, 229 Wispel Hafer, 1383 Wispel Erbsen. Weizen blieb bei geringen Preisschwankungen fast unverändert. Der Frühjahrstermin schloß, da die Frage fürs Ausland ganz aufgehört hatte, mit flauen Notirungen. In England sanken die Preise unter dem Einflusse der plötzlich heranströmenden Ostseezufuhren um so mehr, als, Angesichts des viel versprechenden Wetters, Alles zum Verkauf drängte. Erst gegen Ende des Monats trat mit sinkendem Barometer eine bessere Wendung auf den Englischen Märkten ein, die denn auch an unserem Platze nicht sowohl zu einigen Ankäufen, als auch namentlich zur Befestigung und Erhöhung der Notirungen Veranlassung gab. Die Englischen Müller scheinen von Vorräthen durchaus entblößt und werden, da die Zufuhren Amerikas den gehegten Erwartungen wenig entsprechen, voraussichtlich bald als Käufer auftreten müssen. Neben dem reellen Bedarf dürften jedoch, wie in der Regel um diese Jahreszeit, die Wetterverhältnisse maßgebend für den Stand der Preise werden. Diese schlossen mit 79 bis 69 Rthlr. für Locowaare, und mit 79 bis 75 Rthlr. pro Wispel für spätere Termine. Das Geschäft in Roggen, dessen Preise zu Ende des Monats ein wenig niedriger gegangen waren, beschränkte sich, nachdem der ansehnliche Export nach Holland und den Skandinavischen Ländern aufgehört hatte, wesentlich auf Versendungen nach der nächsten, dessen sehr bedürftigen, Umgegend, nach Vorpommern und Mecklenburg. Die Zufuhren hörten um die Mitte des Monats fast ganz auf. In Folge dessen reduzirten sich unsere Bodenbestände wie an allen östlichen Plätzen auf ein geringes Maaß, und hierin lag der Grund, aus welchem ein Sinken der Preise trotz des fehlenden Exports aufgehalten wurde. Man zahlte zuletzt 51 bis $46\frac{1}{2}$ Rthlr. für Locowaare und 46 bis 45 Rthlr. für spätere Termine. Eine seltene Erscheinung trat im verflossenen Monat bei Gerste auf, indem ansehnliche Quantitäten nach Petersburg an dortige Brauer verkauft wurden. Als nun um dieselbe Zeit noch einzelne Ordres von England hier anlangten, entwickelte sich in diesem Artikel ein lebhafteres Geschäft, welches eine Steigerung der Preise von einigen Thalern veranlaßte. Dieselben gingen jedoch gegen das Ende des Monats wieder zurück, und man zahlte zuletzt nach Qualität 39 bis 32 Rthlr. für Locowaare, ohne auf spätere Termine zu reflektiren. Hafer wurde für Vorpommern und Mecklenburg vielfach gekauft und auch für London entnahm man einige Posten aus den hiesigen Beständen. Unsere Zufuhren bestanden meistens aus Galizischer Waare, welche in ziemlich ansehnlichen Quantitäten per Bahn hierher gelangte. Die Preise stellten sich auf 27 bis 24 Rthlr. für Locowaare. In Spiritus war das Geschäft ganz stille; der Verkehr beschränkte sich auf die Befriedigung des lokalen Bedarfs. Zufuhren mangelten gänzlich, ebenso Nachfrage für den Export und die Preise blieben unverändert $17\frac{1}{4}$ bis $16\frac{3}{4}$ Rthlr. für Locowaare und $17\frac{1}{2}$ Rthlr. für spätere Termine. Rüböl war im Allgemeinen wenig gefragt und nur in letzterer Zeit trat auf Grund von Klagen über den geringen Schotenansatz der Rübsenpflanze eine bessere Stimmung für diesen Artikel ein. Das Geschäft ging über die Befriedigung des lokalen Bedarfs nicht hinaus, die Bestände blieben gering und die Preise stellten sich auf $13\frac{1}{12}$ bis $13\frac{1}{2}$ Rthlr. für Locowaare, für spätere Termine $12\frac{2}{3}$ bis 13 Rthlr. Von Rübsen und Raps neuer Ernte wurden die ersten Verschlüsse zu steigenden Preisen 90, 92 bis 94 Rthlr. gemacht. Im Waarenhandel herrschte im Allgemeinen wenig Leben und nur in Fettwaaren, namentlich in Lein- und Baumöl zeigte sich ein regerer Verkehr. Kolonialwaarn wurden billiger ausgeboten, dagegen blieb Zucker bei äußerst mäßig auftretendem Bedarf des Inlandes fast gänzlich unbeachtet. Man hofft bei besserem Wasserstand in unserem Flußgebiet und demzufolge billigeren Frachten für die nächste Zeit auf einen lebhafteren Geschäftsverkehr. Der Verkehr im Holzhandel beschränkte sich auf die Ausführung älterer Verschlüsse. Von neuen Geschäften kam nur Weniges vor. Die Rhederei fand bei dem niedrigen Wasserstande der Seefrachten wenig Gelegenheit zu gewinnbringenden Geschäften. Die Lust zu Neubauten scheint in letzterer Zeit fast ganz verschwunden zu sein. Der Speditionshandel hatte von seiner gewohnten Lebhaftigkeit viel eingebüßt und namentlich wurden vielfach Klagen über den geringen Verkehr mit Rußland laut. Unsere industriellen Etablissements und Aktiengesellschaften befanden sich mit geringer Ausnahme in gutem Betriebe, doch läßt sich Bemerkenswerthes darüber nicht mittheilen.

Elbing, 8. Juni. Die Stille im Getreidegeschäft dauerte während des verflossenen Monats an unserem Ort fort. Preise gingen fortwährend niedriger; sie waren zu Anfang des Monats für Weizen 81—96 Sgr., für Roggen 54—58 Sgr., für Gerste 37—42 Sgr., für Hafer 24 bis 32 Sgr., für weiße Erbsen 50—56 Sgr. pro Scheffel; am Ende des Monats: für Weizen 75—90 Sgr., für Roggen 52—56 Sgr., für Gerste 36—41 Sgr., für Hafer 24—32 Sgr., für weiße Erbsen 50—54 Sgr. pro Scheffel. Vom Lande wurde sehr wenig Getreide zugeführt, dagegen kamen auf dem Oberländischen Kanal 76,000 Scheffel Getreide, meistens Lieferungen auf frühere Verschlüsse, im Monat Mai hier an. — Der in der letzten Hälfte des Monats in der hiesigen Gegend gefallene Regen ist den Getreidefeldern sehr günstig gewesen und berechtigt der gegenwärtige Stand derselben zu guten Ernte-Aussichten. Im Monat Mai sind von hier verladen worden: stromwärts: 185 Last Weizen, 397 Last Roggen, 93 Last Erbsen, 65 Last Gerste; seewärts: 163 Last Weizen, 511 Last Roggen, 65 Last Erbsen, 13 Last Gerste.

Glogau, 16. Juni. Die anhaltend fruchtbare Witterung im Monat Mai, welche in den ersten vierzehn Tagen überwiegend Regen, dann aber

sonnenhelle und warme Tage mit sich führte, übte auf den Stand der Cerealien einen außerordentlich günstigen Einfluß aus und unterstützte die an und für sich frühe Entwickelung der Vegetation in so ausgedehnter Weise, daß dieselbe um mehrere Wochen gegen frühere Jahre vorgeschritten ist. Der Weizen, welcher bereits zu schossen beginnt, einen dichten gleichmäßigen Stand bei langen und kräftigen Halmen zeigt, läßt ebenso wie der Roggen, welcher im Allgemeinen gut abgeblüht hat, eine ergiebige Ernte hoffen, wenn nur einigermaßen der Verlauf der Witterung günstig bleibt. Das Sommergetreide steht kräftig und dicht, ebenso die Futterkräuter und Rüben, und nur in Betreff des Rapses giebt man sich weniger großen Erwartungen hin. Obwohl auch hier die Entwickelung gleichen Schritt hielt und namentlich die Schoten einen reichlichen Körneransatz enthalten, auch viele Striche sehr üppig stehen, so sind doch manche Felder mehr oder minder von der Made heimgesucht, so daß der allgemeine Stand dieser Frucht bei der Verschiedenheit der hiesigen und auswärtigen Berichte darüber nicht mit völliger Gewißheit als gut zu bezeichnen ist.

Magdeburg, 10. Juni. Zucker, der vornehmste Artikel des hiesigen Markts, hat auch in diesem Monate keine Umsätze von Belang hervorgerufen. Von Rohzucker sind etwa 15,000 Ctr. verkauft worden; die Frage nach raffinirter Waare blieb ebenfalls beschränkt. Die Lage des Zuckermarktes könnte erst dann eine günstigere werden, wenn in Amerika wieder der Verbrauch von Kolonial-Zucker zunimmt. Bei dem fortdauernden Kriegszustande ist dazu wenig Aussicht, folglich eine fernere Zufuhr von billigem Kolonial-Zucker zu erwarten, während hier alle Anzeichen vorhanden sind, daß, wenn nicht besonders ungünstige Witterungsverhältnisse eintreten, die Rübenernte sehr ergiebig ausfallen wird. Im Getreidehandel findet Weizen Abzug nach Hamburg, wiewohl zu gedrückten Preisen, Roggen nach Hannover und Westphalen. Die Aussichten auf eine reiche Ernte, sowie die eingetroffenen Zufuhren aus den östlichen Provinzen, namentlich von Roggen, und der Umstand, daß die Landwirthe sich zu Verkäufen geneigter zeigen, sind auf den Preisgang der verschiedenen Getreidegattungen nicht ohne Einfluß geblieben, haben vielmehr einen Rückgang erzeugt. Das Produktengeschäft war während der ersten Hälfte des verflossenen Monats in befriedigendem Gange, hat aber in der zweiten an Lebhaftigkeit verloren. Im Ganzen genommen ist dieser Geschäftszweig ein lohnender und man darf es rühmend anerkennen, daß derselbe hier mit Sachkenntniß, Umsicht und auch mit Erfolg kultivirt wird. Ueber das Kolonial-Waarengeschäft läßt sich nichts Bemerkenswerthes anführen. In dem nahegelegenen Staßfurt ist die Fabrikation eines neuen chemischen Artikels Chlorkalium entstanden, welches aus Steinsalz bereitet und bei 25—85 pCt. Kaligehalt zur Salpeter-Fabrikation benutzt wird. Es sind bereits ansehnliche Quantitäten davon ins Ausland verkauft.

Nordhausen, 14. Juni. Der schon seit längerer Zeit bestehende Mangel an Unternehmungslust zu größeren Geschäftsoperationen, das anhaltende Ausbleiben von bedeutenden Aufträgen und die in natürlicher Folge daraus hervorgegangene ungewöhnliche Geschäftsstille lasteten während des verflossenen Monats auf fast allen Zweigen des kommerziellen Lebens in ausgedehntem Maße und haben den Geschäftsverkehr auf die Befriedigung der unabweisbarsten Bedürfnisse beschränkt. Das Geschäft in Nessel insbesondere, welches bis Dato von seinen früheren Garneinkäufen zehrte, lag fast gänzlich darnieder, indem der Absatz stockte und die Preise des Fabrikates in gar keinem Verhältniß zu denjenigen gebracht werden können, welche man für Garne nach den Tagespreisen anzulegen genöthigt ist. Auch in Zucker, Branntwein und Tabak war das Geschäft schleppend und meist auf kleinere Aufträge reduzirt, so daß die vormonatlichen Preise sich nicht behaupten konnten. Der Stand der Felder, welche seither zu schönen Erwartungen berechtigten, wird in jüngster Zeit durch das anhaltend trockene, heiße Wetter einigermaßen bedroht und die hiesigen Oekonomen befürchten schlimme Folgen für Rüben, Sommersaat und Futterkräuter, wenn nicht in den nächsten Tagen sich Regen einstellen sollte. Dem hiesigen Platze wurden im Laufe des Monats Mai zugeführt: circa 400 Wispel Weizen bezahlt mit 60—74 Rthlr., 800 Wispel Roggen bezahlt mit 52—60 Rthlr., 900 Wispel Gerste bezahlt mit 32—42 Rthlr., 800 Wispel Hafer bezahlt mit 20—27 Rthlr., 100 Wispel Kartoffeln bezahlt mit 20—24 Rthlr. Der Versandt in die nächste Umgegend betrug ca. 200 Wispel Weizen, 400 Wispel Roggen, 400 Wispel Gerste, 200 Wispel Hafer, 80 Wispel Kartoffeln und es blieben auf Lager ca. 300 Wispel Weizen, 500 Wispel Roggen, 600 Wispel Gerste, 700 Wispel Hafer, 40 Wispel Kartoffeln. Branntwein wurde mit 29—30 Rthlr. per 180 Quart notirt, die Getreidepreise blieben ohne wesentliche Veränderung und durchgehends höher als diejenigen auf den nächstgelegenen Marktplätzen.

Düsseldorf, Anfang Juni. Die anhaltend günstige Witterung hat in unserer Gegend die schönste Entwickelung aller Feldfrüchte herbeigeführt und da die Aussichten auf eine sehr gute Ernte immer mehr an Wahrscheinlichkeit gewinnen, so ist in den letzten vier Wochen ein bemerkenswerthes Fallen der Preise von Weizen und Roggen eingetreten. 200pfdge wurden Anfang Mai für Weizen mit 8 Rthlr., für Roggen mit 6 Rthlr. 6 Sgr. notirt, während jetzt resp. 7 Rthlr. 18 Sgr. und 5 Rthlr. 22 Sgr. bezahlt werden. Ein weiteres Sinken der Preise wird mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen sein. Auch der Stand der Kartoffelfelder berechtigt zu den schönsten Hoffnungen.

Dortmund, 7. Juni. Im verflossenen Monate waren die Eisenwerke fortdauernd stark beschäftigt, eine erhebliche Erhöhung der Preise ist indeß nicht bekannt geworden. Der Bedarf an Kohlen war in Folge des lebhaften Ganges der Eisenindustrie verhältnißmäßig stark, dagegen behalten die Preise immer noch einen so niedrigen Stand, daß nur die durch Lage und innere Verhältnisse begünstigten Zechen mit einigem Gewinne zu arbeiten vermögen. Da diese ungünstige Lage vorzugsweise durch die noch immer hohen Frachtsätze hervorgerufen wird, unter denen besonders die an der Bergisch-Märkischen Bahn gelegenen Zechen beim Debit nach Magdeburg u. s. w. zu leiden haben, so mußte die in neuerer Zeit zusammengetretene Versammlung zur Berathung des Projektes einer Kanalverbindung zwischen Rhein und Weser besondere Theilnahme erregen, welche eine baldige Ausführung dieser wichtigen Wasserstraße hoffen läßt. Hierbei läßt sich der Wunsch nicht unterdrücken, daß die Abgaben an der Ruhr eine Ermäßigung erfahren möchten, da die Zechen bei den niedrigen Preisen der Kohlen diese Lasten für die Dauer nicht zu tragen vermögen. Im Getreidehandel waren die Märkte sehr schwach befahren und wird der Konsum vorzugsweise durch Zufuhren aus der Ostsee oder durch indirekte Beziehungen aus Holland, besonders in Roggen gedeckt. Der Stand der Feldfrüchte ist sehr befriedigend. Die Durchschnittspreise waren:

für Weizen...	pro Scheffel	à 85 Pfd.	3 Rthlr.	8 Sgr.	
„ Roggen..	„	„ 80	„ 2	„ 17	„
„ Gerste...	„	„ 70	„ 2	„ —	„
„ Hafer...	„	„ 46	„ 1	„ 7	„
„ Kartoffeln	1 Rthlr. 10 Sgr. bis 1 Rthlr. 5 Sgr.				

Krefeld, 13. Juni. Die Thätigkeit der Seidenwaarenfabriken war zwar auch im verflossenen Monat im Allgemeinen keine völlig befriedigende, indeß war eine Besserung des Geschäftsganges nicht zu verkennen. Dieselbe betraf besonders einzelne Branchen des Geschäfts. Zu diesen gehört die Sammetfabrikation, die mehr oder weniger darniederlag und für die sich jetzt eine erfreuliche Thätigkeit zeigt, welche durch nicht unerhebliche Bestellungen aus den Zollvereinsstaaten, sowie aus England und Nordamerika veranlaßt ist. Für Sammetband war der Begehr noch geringfügig und um so weniger fühlbar, als noch große Quantitäten von diesem Artikel auf den Lägern der Fabrikanten befindlich sind. Die Meinungen über den Aus-

fall der neuen Seidenernte waren auch im verflossenen Monat, wie es in der Regel um diese Zeit des Jahres der Fall ist, sehr von einander abweichend. Während die Einen behaupteten, daß zur Zeit der vierten Häutung die Würmer durch Kälte und Regen gelitten hätten und die Sterblichkeit so groß gewesen sei, daß kaum die Hälfte der vorjährigen, nur geringen Ernte erreicht werden könne, wurde von Andern der Krankheitszustand der Raupen als vereinzelt hingestellt und die Aussicht für die Ernte als nicht ungünstig geschildert. Indeß war bei steigenden Preisen der Handel in Rohseide ziemlich lebhaft. Die Preissteigerung wurde unterstützt durch den etwas lebhafteren Gang der Fabriken, durch die Erfolge der Unionisten in den Amerikanischen Staaten und die daran geknüpften Hoffnungen auf baldige Beendigung des Krieges, sowie durch die geminderte Ausfuhr Chinesischer und Japanischer Seide. — In der hiesigen Trocknungsanstalt wurden im vorigen Monat 86,163 Pfd., einschließlich circa 27,200 Pfd. Asiatischer Seide, konditionirt. — Ueber den Geschäftsgang der Baumwollenwaarenfabriken in Gladbach und Umgegend haben wir von wesentlichen Aenderungen nicht zu berichten. Die Fabrikanten lassen nur schwach arbeiten und ist daher der Garnkonsum sehr klein. Die Spinner halten auf höhere Preise, die nur in besonderen Fällen von den Fabrikanten bewilligt werden können. Die Läger, mit Ausnahme derjenigen in rohem Biber, sind sehr angefüllt. Einige Spinnerei-Inhaber haben die Arbeitszeit eingeschränkt. — Der Handel in Getreide beschränkte sich hier auf den Bedarf der Konsumenten. In Folge der im Allgemeinen günstigen Ernte-Aussichten sind die Preise für Weizen und Roggen etwas gewichen. Nach dem letzten hiesigen Marktbericht wurde bezahlt: für Weizen pro 200 Pfd. 7 Rthlr. 10 Sgr., für Roggen pro 200 Pfd. 5 Rthlr. 25 Sgr., für Gerste pro 200 Pfd. 5 Rthlr. 10 Sgr., für Hafer pro 200 Pfd. 4 Rthlr. 28 Sgr., für Kartoffeln pro 100 Pfd. 27 Sgr. — Die Witterung, die vorherrschend warm und trocken war, ist namentlich den Futterkräutern nachtheilig gewesen.

Literatur.

Der allgemeine Französische Zolltarif, verglichen mit dem für die Einfuhren des Zollvereins in Frankreich vereinbarten Zolltarife. Berlin 1862. Verlag der Deckerschen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei.

Die neuerlich abgeschlossenen Verhandlungen über den Handelsvertrag zwischen dem Zollverein und Preußen haben nicht verfehlt, das öffentliche Interesse im höchsten Maße auf sich zu lenken. Indem zur Zeit die definitive Annahme der getroffenen Vereinbarungen noch Gegenstand lebhafter Erörterungen bleibt, ist die vorstehend genannte Arbeit mitbestimmt, zur Klärung der Urtheile und zur Widerlegung geltend gemachter Bedenken beizutragen. Zwar enthält sie nur die Gegenüberstellung der bisherigen und der nunmehr beabsichtigten Tarifpositionen Frankreichs, allein gerade hierdurch fördert sie in den „beweisenden Zahlen" den Nachweis der großen Zukunft, welche auf dem neu, beziehungsweise weitere geöffneten Markte Frankreichs der zollvereinsländischen Industrie und dem diesseitigen Handel bevorstehen.

Archiv staatswissenschaftlicher Abhandlungen Bd. I. Heft I. Beiträge zur Lehre vom Gelde vom Prof. Dr. J. Ch. Ravit. Lübeck. Verlag von F. Asschenfeldt. 1862.

Das Archiv staatswissenschaftlicher Abhandlungen, in einzelnen zwanglosen Heften erscheinend, beabsichtigt, die wichtigen Fragen der Volks- und Staatswirthschaft in wissenschaftlichen Untersuchungen zu erörtern. Das vor mehreren Jahren schon mit der Tübinger Zeitschrift verschmolzene Rau-Hansensche Archiv der politischen Oekonomie und Polizeiwissenschaften wird hierdurch gewissermaßen eine Fortsetzung erhalten. In seinen „Beiträgen zur Lehre des Geldes" (I. Bd. 1 Heft) hat Professor Ravit zu Lübeck das Unternehmen würdig eingeleitet. Die gedachte Monographie stellt insbesondere vom juristischen Standpunkte aus neue Gesichtspunkte für die Beurtheilung des wichtigen darin behandelten Gegenstandes auf, und unterwirft mit positiven Vorschlägen einzelne Bestimmungen der neueren Deutschen Münzgesetzgebung der kritischen Würdigung. Je mehr gegenwärtig die Bestrebungen im öffentlichen Leben Deutschlands der Realpolitik und den wirthschaftlichen Angelegenheiten sich zuwenden, um so mehr muß es anerkannt werden, wenn in wirklich gediegener Weise jene Gebiete dem Verständnisse der Gebildeten in unserer Nation erschlossen werden. Das mit einer so anerkennungswerthen Publikation begonnene Unternehmen des Herausgebers wird ohne Zweifel rasch in wissenschaftlichen Kreisen Bedeutung und dadurch Popularität im besten Sinne erlangen.

Vorwärts! Magazin für Kaufleute, herausgegeben von Dr. E. Amthor, Direktor der Handelsschule in Gera. Leipzig, Otto Spamer.

Mit dem 4., 5. und 6. Hefte schließt der dritte Band des vorgenannten Werkes, welches in den weitesten Kreisen längst volle Anerkennung gefunden hat. Auch in diesen Blättern ward dasselbe früher schon rühmend erwähnt[1]), und es gereicht uns zur Befriedigung, die damals gehegten Erwartungen als vollständig erfüllte anerkennen zu können. Als vorzugsweise gelungene Arbeiten in dem 3. Bande der Zeitschrift nennen wir die folgenden: die Ausbeutung des Meerwassers mit besonderer Berücksichtigung der Sodabereitung. — Wasserglas. — William Wilberforce. — Die Fabrikation kleiner Eisenwaaren. — Zur Geographie des Welthandels bringt das Vorwärts lebendig geschriebene Schilderungen der Messe von Nischnei-Nowgorod, der Expedition der Novara, sowie anziehende Bilder aus Ungarn. Dem Belehrenden sind in ansprechender Weise Humoresken aus dem sozialen Leben, Silhouetten aus der Handelswelt von ihrem Verfasser genannt, beigefügt; an Unterhaltung lassen die industriellen Wanderungen: Ferienreisen eines Handelsschulmeisters, sowie das reichhaltige Feuilleton es nicht fehlen. So können wir nur wiederholen, daß die Zeitschrift in vollem Maße der Lehre Rechnung trägt, das Nützliche mit dem Angenehmen zu verbinden.

[1]) H. A. 1861 II. S. 290.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 21 und 22 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von **Moser**, Geh. Ober-Regierungsrath und **Jordan**, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).

Erscheint jeden Freitag.
Anfragen und Zusendungen an die Redaktion wolle man frankirt oder auf dem Wege des Buchhandels an die Verlagshandlung richten. Einzelne Nummern werden mit 2½ sgr. p. Bg. berechnet. Der Jahrgang besteht aus 2 Bänden. Der Preis für jeden Band oder halben Jahrgang incl. Porto beträgt 2 Thlr. Pr. Cour.

Preussisches Handelsarchiv.

Wochenschrift
für Handel, Gewerbe und Verkehrs-Anstalten.
Mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach amtlichen Quellen herausgegeben.

Alle Post-Anstalten sowie sämmtl. Buchhandl. nehmen Bestellungen darauf an; für Frankreich, Spanien u. Portugal Mr. Collin in Paris, rue Lavoisier 25; für Großbritannien u. Irland Mr. Cowie in London, 2 St. Ann's lane; für Italien d. Schweiz. Post-Anstalten; für Griechenland u. Egypten das K. K. Oesterr. Postamt zu Triest; für die Türkei d. K. K. Oesterr. Postamt zu Konstantinopel.

№ 26. Berlin. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker). **27. Juni 1862.**

Gesetzgebung.

Postgebühren für Geldsendungen in Rußland.

Nach der Rigaschen Handelszeitung vom 31. Mai (12. Juni) d. J. sind durch ein am 9. April d. J. Allerhöchst bestätigtes Gutachten des Russischen Reichsraths die Postgebühren bei Versendung von baarem Gelde, Russischen und ausländischen Gepräges, in nachstehender Art geändert worden. Es betragen:

1) die Postgebühren für Versendung von baarem Gelde, Russischen oder ausländischen Gepräges, in Packeten oder in Fässern:

von	1— 300 Werst	....	10 Kop. für das Pfund,
»	300— 800 »	....	15 » » » »
»	800—1100 »	....	20 » » » »
»	1100—1800 »	....	25 » » » »
»	1800 Werst und weiter	.....	30 » » » »

2) die Versicherungsgebühren

a) für baares Geld Russischen Gepräges nach den früheren Sätzen, d. h. für weniger als 300 Rbl., 1 Kop. vom Rubel,

für eine Summe von	300— 600 Rbl.	....	3 Rbl.
» » » »	600—1500 »	....	½ Kop. v. Rbl.,
» » » »	1500—3000 »	....	7 Rbl. 50 Kop.,
» » » »	3000 Rbl. und darüber	.....	¼ Kop. v. Rbl.;

b) für baares Geld ausländischen Gepräges 1 Kop. von jedem Rubel des angegebenen Werthes.

Handelsvertrag zwischen Spanien und Marokko.

(Gazeta de Madrid No. 102.)

(Schluß.)

Art. 42.

Die Kriegsfahrzeuge der beiden Nationen sollen in keinem Hafen der andern weder Ankergeld noch Gebühren für den Hafenkapitain, noch auch Abgaben irgend einer anderen Art für die Lebensmittel, das Wasser, Brennholz, die Kohlen und Erfrischungen, welche sie zu ihrer Konsumtion bedürfen, entrichten.

Art. 43.

Da die Erfahrung gelehrt hat, daß der Mangel einer Beleuchtung der nördlichen Küsten von Marokko die Schifffahrt und den Handel ernsten Gefahren und Verlusten aussetzt, und da Seine Marokkanische Majestät wünscht, zur Sicherung der ersteren und zur Entwickelung des letztern, soweit möglich, beizutragen, so verpflichten Sie Sich, auf dem Kap Espartel einen Leuchtthurm zu erbauen und für dessen Erleuchtung und Unterhaltung Sorge zu tragen.

Art. 44.

Es soll zwischen den Gebieten Ihrer Katholischen Majestät und denen des Kaisers von Marokko gegenseitige Handelsfreiheit bestehen.

Die Unterthanen Ihrer Katholischen Majestät können an jedem Punkte des Marokkanischen Gebietes, an welchem gegenwärtig oder künftig Eingeborne anderer fremden Länder zugelassen werden, Handel treiben.

Die Spanischen Unterthanen können im Ganzen oder im Einzelnen in allen Theilen des Marokkanischen Gebietes beliebig an Jedermann verkaufen und ebenso von Jedermann kaufen, und es können dabei ihre Interessen durch keinerlei Monopol, Kontrakt oder ausschließliches Vorrecht zu Ein- und Verkauf beeinträchtigt werden. Außerdem sollen sie alle Rechte, Vorzüge und Vortheile genießen, welche künftig den Unterthanen oder Bürgern der meistbegünstigten Nation zugestanden werden.

Die Unterthanen des Kaisers von Marokko sollen ihrerseits in den Gebieten Ihrer Katholischen Majestät dieselben Vorrechte und denselben Schutz genießen, deren sich die Unterthanen oder Bürger der meistbegünstigten Nation jetzt oder künftig erfreuen.

Art. 45.

Die Unterthanen Ihrer Katholischen Majestät und Seiner Majestät des Kaisers von Marokko sollen vollständige Freiheit des Verkehrs mit den Plätzen Ceuta und Melilla und deren Umgebungen genießen, und sie können daselbst alle Verzehrungsgegenstände und diejenigen Waaren im Einzelnen kaufen und verkaufen, deren Ein- oder Ausfuhr im Marokkanischen Reiche nicht verboten ist.

Die von dem Kaiser von Marokko eingesetzten Behörden und

angestellten Beamten und die an den genannten Plätzen Ceuta und Melilla sollen die Unterthanen beider Souveraine in der Ausübung dieses Rechtes schützen.

Art. 46.

Außer den im Art. 30 erwähnten Ausgangs-Abgaben darf weder unter irgend einem Vorwand noch durch irgend Jemand im Marokkanischen Gebiete weder eine Zoll- noch Durchgangs-, noch andere Abgabe irgend einer Art auf Waaren und Erzeugnisse gelegt werden, die zur Ausfuhr für einen Spanischen Unterthanen oder in dessen Namen eingekauft worden. Die gedachten Waaren und Erzeugnisse können vielmehr von jedem Punkte in Marokko nach den Marokkanischen Häfen transportirt und daselbst frei und ohne Erlegung einer Zoll-, Durchgangs- oder sonstigen Abgabe verschifft werden. Es ist weder ein Paß, noch ein anderes ähnliches Dokument erforderlich, um dieselben auf diese Weise in die Marokkanischen Häfen einzuführen und daselbst zu verschiffen, ebenso wenig darf ein Beamter oder Unterthan des Kaisers von Marokko dem Transport, der Einfuhr oder Verschiffung solcher Waaren und Erzeugnisse (mit Ausnahme derjenigen Artikel, deren Ausfuhr der Kaiser von Marokka verboten hat), ein Hinderniß in den Weg legen, und unter keinem Vorwande kann von gedachten Waaren Geld verlangt oder erhoben werden. Im Fall ein Marokkanischer Beamter oder Unterthan dieser Bestimmung entgegen handelt, wird sein Souverain diesen Beamten oder Unterthan sofort mit aller Strenge bestrafen und den Spanischen Unterthanen volle Gerechtigkeit wiederfahren lassen, sie namentlich für alle Nachtheile und Verluste entschädigen, die sie erlitten haben und beweisen können.

Art. 47.

Die Spanischen Handeltreibenden in den Marokkanischen Gebieten können frei ihre Angelegenheiten entweder selbst besorgen, oder sie anderen von ihnen als Mäkler oder Agenten dazu ernannten Personen zur Besorgung, übertragen, und sie sollen hierin nicht belästigt und es soll der freien Wahl der Personen, welche sich solcher Aufträge entledigen können, kein Hinderniß in den Weg gelegt werden. Ebenso wenig sind sie verpflichtet, zu Gunsten derjenigen Personen, die sie zu solchen Aufträgen nicht haben ernennen wollen, Gehalt oder Remuneration zu zahlen. Diejenigen, welche Unterthanen des Kaisers von Marokko sind und diese Aufträge ausführen, sollen wie die übrigen Marokkanischen Unterthanen behandelt werden.

Sowohl der Käufer wie der Verkäufer sollen unbedingte Freiheit haben, unter sich zu verhandeln, und die Marokkanischen Beamten dürfen sich hierbei nicht die geringste Intervention erlauben. Wenn ein Gouverneur oder anderer Beamter sich in die Unterhandlungen zwischen den Spanischen und Marokkanischen Unterthanen mischen, oder nur dem loyalen Kauf oder Verkauf von ein- oder ausgeführten Effekten oder Waaren in den Gebieten des Kaisers von Marokko ein Hinderniß in den Weg legen sollte, so wird Seine Majestät der Scherif der Scherife einen solchen Gouverneur oder Beamten streng bestrafen.

Art. 48.

Wenn sich auch Seiner Marokkanischen Majestät ein gerechter Beweggrund darbieten sollte, die Ausfuhr von Getreide oder anderer Waaren und Handelsgegenstände aus Ihren Gebieten zu verbieten, so sollen doch die Spanier nicht gehindert werden, in den Marokkanischen Häfen diejenigen zu verschiffen, die sie bereits in Magazinen haben oder vor dem Verbot angekauft hatten (auch wenn sie sich noch in den Händen der Unterthanen Seiner Majestät befänden), in derselben Weise, wie wenn ein solches Verbot nicht veröffentlicht worden wäre, ohne ihnen hierbei im geringsten Vexation oder Nachtheil an ihren Interessen zuzufügen.

Dasselbe soll in Spanien in gleichem Falle den Marokkanern gegenüber beobachtet werden.

Art. 49.

Die von Spanischen Unterthanen in die Marokkanischen Häfen eingeführten Waaren und Erzeugnisse sollen ohne Unterschied ihrer Herkunft in den Gebieten des Kaisers von Marokko nicht verboten werden, auch sollen sie vom Tage des gegenwärtigen Vertrages ab keine größeren Abgaben als diejenigen entrichten, welche für die nämlichen Waaren und Erzeugnisse von den Unterthanen einer anderen fremden Macht entrichtet werden.

Art. 50.

Um den Handel zwischen Spanien und Marokko zu erleichtern, verspricht Seine Majestät der Scherif der Scherife mittelst des Gegenwärtigen, daß die von den durch Spanier in Ihre Gebiete eingeführten Artikel zu erhebenden Abgaben zehn Prozent des Werthes an dem Orte, über welchen die Einfuhr erfolgt, nicht übersteigen solle[1]), und daß die Abgaben, welche von den aus dem Marokkanischen Gebiet von Spanischen Unterthanen ausgeführten Artikeln einzuziehenden Abgaben nicht die in dem folgenden

Ausfuhr-Tarif

angegebenen Beträge übersteigen sollen:

Artikel:		Schw. Pstr.	Unz.
Weizen, für die gestrichene Fanega		1	—
Mais und Aldora (Dura), desgl. gehäuft		½	—
Gerste, desgl. gestrichen		½	—
alle anderen Getreidearten	pro Ctr.	½	—
Mehl	»	—	30
Kanariensamen	»	—	12
Datteln	»	—	40
Mandeln	»	—	35
Orangen und Citronen	pro 100 Stück	—	12
Dost	pro Ctr.	—	10
Kümmel (Cumin)	»	—	20
Oel	»	—	50
Gummi	»	—	20
Alkanna, Orientalische	»	—	15
Wachs	»	—	120
Reis	»	—	16
Wolle, gewaschene	»	—	80
» ungewaschene	»	—	55
Häute, Schaf- und Ziegenfelle	»	—	36

[1]) Die Eingangszölle in Marokko sind neuerdings auf 10 pCt. festgesetzt. Anm. d. Red.

		Schw. Pstr.	Unz.
gegerbte Felle, Tafilete, Zawani und Cochinea genannt	pro Ctr.	—	100
Hörner	pro 1000 Stück	—	20
Talg	pro Ctr.	—	50
Maulthiere	pro Stück	25	—
Esel	»	5	—
Wollvieh	»	1	—
Ziegen	»	—	15
Hühner	pro Dtzd.	—	22
Eier	pro 1000	—	51
Babuschen	pro 100	—	70
Stacheln des Stachelschweins	pro 1000	—	5
Gasoul	pro Ctr.	—	15
Straußenfedern	pro Pfd.	—	36
Espartokober	pro 100	—	30
Kümmel (Carum curvi)	pro Ctr.	—	20
Kämme, hölzerne	pro 100	—	5
Roß- und Ziegenhaare	pro Ctr.	—	30
getrocknete Trauben	pro Ctr.	—	20
Binden (Schärpen), wollene, Cresi genannt	pro 100	—	100
Lackawt (Färbemittel)	pro Ctr.	—	20
Zaleas, desgl.	pro Ctr.	—	36
Hanf und Flachs	pro Ctr.	—	40

Wenn der Kaiser von Marokko in Ausübung seines Rechtes die Ausfuhr eines oder des andern Artikels verbieten und dann das Verbot zurücknehmen sollte, so sollen die in dem vorstehenden Tarif festgesetzten Abgaben nicht geändert werden.

Wenn in Beziehung auf Weizen und Gerste der Kaiser von Marokko für gut befinden sollte, die Ausfuhr zu verbieten, jedoch wünschte, die der Regierung gehörenden Cerealien an die Handeltreibenden zu verkaufen, so soll dies unter allen denjenigen Bedingungen und Vortheilen geschehen, welche die meistbegünstigte Nation genießt.

Sollte der Kaiser von Marokko wünschen, die Abgaben von Ausfuhr-Artikeln zu ermäßigen, so kann dies ohne Anstand geschehen, und die Spanischen Unterthanen haben in diesem Falle die niedrigsten Abgaben zu entrichten, welche die Unterthanen des Landes oder die Fremden erlegen.

Die Marokkanischen Unterthanen haben in Spanien dieselben Ein- und Ausfuhr-Abgaben von den ihnen gehörigen Waaren zu entrichten, deren Ein- und Ausfuhr erlaubt ist, welche die Unterthanen der meist begünstigten Nation erlegen.

Art. 51.

Da Se. Majestät der Kaiser von Marokko in Ausführung der Bestimmung im Artikel 15 des Friedensvertrags von Tetuan vom 26. April 1860 wünschen, die Ausfuhr von Holz für die Arsenale Ihrer katholischen Majestät möglichst zu begünstigen, so gestehen Sie denjenigen Spanischen Unterthanen, welche hierzu von ihrer Souverainin besonders ermächtigt sind, das Recht zu, Holzschläge in den Waldungen Ihrer Gebiete da, wo es möglich ist, solche auszuführen, vorzunehmen, ohne die Sicherheit des Gebiets oder der dabei beschäftigten Personen bloszustellen, wenn sie die dazu umumgänglich nothwendigen Hütten, Bedachungen und Einfriedigungen aufführen, um sich gegen Unwetter zu schützen, ihre Geräthschaften aufzubewahren und ihre Provisionen zu sichern, und sie sollen hierbei Seitens der einheimischen Behörden vollständige Freiheit und Schutz genießen.

Die Kontrakte der Unterthanen Ihrer katholischen Majestät als Unternehmer mit der Marokkanischen Regierung zur Feststellung des Preises und der Bedingungen dieser Ausnutzung der Wälder sollen unter Zuziehung des Repräsentanten Spaniens in Marokko abgeschlossen werden, welcher die genaue Ausführung der Vereinbarung nach beiden Seiten hin überwachen wird. Die hierbei sich etwa ergebenden Differenzen sollen in letzter Instanz in gemeinschaftlichem Einverständniß der beiderseitigen Regierungen erledigt werden.

Die Ausfuhr-Abgaben von den für die Arsenale Ihrer katholischen Majestät bestimmten Hölzern sollen wie bisher 240 Realen vollon für jede 100 Bohlen nicht übersteigen.

Art. 52.

Wenn ein Spanischer Unterthan oder ein Agent desselben wünscht, Waaren, von welchen die Abgaben von 10 pCt. bereits entrichtet sind, zur See von einem Hafen nach dem andern in den Gebieten des Kaisers von Marokko zu transportiren, so sollen diese Waaren weder bei der Einschiffung noch Ausschiffung einer weitern Abgabe unterliegen, wenn sie hierüber ein Certifikat der Marokkanischen Zoll-Verwaltung mit sich führen.

Art. 53.

Alle in Marokko erzeugten oder fabrizirten, von einem Spanischen Handeltreibenden oder dessen Agenten zum Zweck der Ausfuhr angekauften Artikel können frei von Abgaben und Lasten nach den zu ihrer Einschiffung in den Häfen geeigneten Orten transportirt werden. Bei ihrer Ausfuhr sind dann nur die in dem dem Art. 50 beigefügten Tarif verzeichneten Abgaben zu zahlen.

Art. 54.

Die Spanischen Unterthanen, welche Waaren aus den Fahrzeugen, die in den Marokkanischen Häfen ankommen, auszuschiffen oder in denselben zu verschiffen haben, sollen sich zu diesem Zweck der Gabarren der Marokkanischen Regierung bedienen; wenn jedoch innerhalb zwei Tagen nach der Ankunft eines Fahrzeuges die Regierung ihre Gabarren den Interessenten für den bezeichneten Zweck nicht zur Disposition gestellt haben sollte, so können die Spanischen Unterthanen Privatfahrzeuge dazu verwenden, in welchem Falle sie an die Hafenbehörden nur die Hälfte der Gebühren zu entrichten haben, die sie zu bezahlen gehabt hätten, wenn sie sich der Regierungs-Gabarren bedient hätten.

Die bei der Umladung von Bord zu Bord in den verschiedenen Häfen von Marokko gegenwärtig zu zahlenden Abgaben können nicht erhöhet werden, und der betreffende Zolldirektor hat dem Spanischen Konsul, Vice-Konsul oder Konsular-Agenten den Tarif dieser Abgaben zu seiner Kenntnißnahme mitzutheilen.

Art. 55.

Die Artikel des gegenwärtigen Vertrags sollen auf alle Plätze und Häfen von Marokko Anwendung finden, welche gegenwärtig dem fremden Handel geöffnet sind oder künftig geöffnet werden, sowohl im Mittelländischen Meere wie im Ocean.

Art. 56.

Wenn ein Spanischer Unterthan Kontrebande-Waaren irgend einer Art unterschleiflicher Weise in das Marokkanische Gebiet ein- oder aus demselben ausführt, so sollen die Waaren konfiscirt und der Defraudant soll dem Konsul, Vice-Konsul oder Konsular-Agenten von Spanien übergeben werden, um nach dem Maße seiner Schuld bestraft zu werden.

In gleicher Art wird man in Spanien gegen Marokkanische Unterthanen verfahren, welche Kontrebande treiben. Sie sollen verhaftet und dem General-Konsul Ihrer katholischen Majestät mit einem Bericht über den Vorgang übergeben werden, damit die Marokkanische Regierung die entsprechende Strafe an ihm vollziehe.

Art. 57.

Die Spanischen Unterthanen, sie mögen Bewohner der Halbinsel, der Kanarischen oder Balearischen Inseln oder der Besitzungen Ihrer katholischen Majestät auf dem festen Lande von Afrika sein, sollen das Recht haben, an den Küsten des Marokkanischen Reiches Fischfang zu treiben.

Art. 58.

Sollte der Verdacht entstehen, daß ein Spanisches Fischerfahrzeug sich der Kontrebande auf den Marokkanischen Küsten hingäbe, so sollen die Marokkanischen Behörden dies dem nächsten Spanischen Konsul oder Konsular-Agenten sogleich anzeigen, um den Kapitän oder Patron nach Untersuchung des Gegenstandes der Denunciation durch seine respektiven Vorgesetzten nach den in Spanien geltenden Gesetzen freizusprechen oder zu bestrafen.

Art. 59.

Um die Korallenfischerei, welcher die Spanier sich auf der Küste von Marokko widmen, zu erleichtern, sind die hohen kontrahirenden Theile dahin übereingekommen, daß die Spanischen Fahrzeuge sich der gedachten Fischerei auf dem ganzen Littorale des Marokkanischen Reiches mittelst Erlegung einer festen und unveränderlichen Summe von 150 Duros für jedes Korallen-Fischerfahrzeug widmen können.

Die Kapitäne und Patrone der Schiffe, welche sich der gedachten Fischerei widmen wollen, haben ihre Gesuche an den Repräsentanten von Spanien in Marokko zu richten, welcher sie an den mit den auswärtigen Angelegenheiten Beauftragten Sr. Majestät des Sultans gelangen läßt, der ohne Schwierigkeiten und Weitläufigkeiten die erforderliche Ermächtigung ausfertigt, direkt von den betheiligten Kapitänen den Betrag der entsprechenden Abgaben einzieht und ihnen ein Dokument zufertigt, wodurch bezeugt wird, daß das Recht zur Korallenfischerei mittelst Erlegung der in diesem Artikel festgesetzten Summe erworben worden ist.

Diejenigen Patrone Spanischer Schiffe, welche bei der Korallenfischerei betroffen werden und sich nicht durch gedachtes Dokument ausweisen, daß sie das Recht zu dieser Fischerei erworben haben, sollen von dem erwähnten Repräsentanten Ihrer katholischen Majestät bestraft werden. Die Strafen sollen nach der Natur des Vergehens bemessen werden.

Art. 60.

Durch den gegenwärtigen Vertrag werden alle ältern zwischen Spanien und Marokko vereinbarten Stipulationen aufgehoben, und es bleiben ferner nur in Kraft die zu Tetuan den 24. August 1859 unterzeichnete Uebereinkunft und die in der nämlichen Stadt Tetuan und in der Spanischen Hauptstadt den 26. April 1860 und 30. Oktober desselben Jahres abgeschlossenen Verträge, welche, soweit sie nicht mit den gegenwärtigen Dispositionen in Widerspruch stehen, ihre volle Kraft und Wirksamkeit behalten.

Art. 61.

Der gegenwärtige Vertrag soll veröffentlicht und den Unterthanen beider Mächte bekannt gemacht werden, damit keiner derselben Unkenntniß vorschütze, und es sollen Abschriften desselben an die betreffenden Gouverneure und Behörden zur genauesten Ausführung gesandt werden.

Art. 62.

Damit die hohen vertragenden Theile in Zukunft sich über Maßregeln vereinigen können, die geeignet sind, die gegenseitigen Beziehungen noch weiter zu erleichtern und die Interessen ihrer respektiven Unterthanen zu fördern, so wird festgesetzt, daß nach Ablauf von 10 Jahren, von dem Tage der Auswechselung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrags an gerechnet, jeder der beiden kontrahirenden Theile das Recht haben soll, den andern um Modifikation desselben zu ersuchen, daß jedoch bis dahin, wo diese Modifikation in gemeinsamem Einverständniß stattgefunden hat oder ein neuer Vertrag abgeschlossen und ratifizirt worden ist, der gegenwärtige in voller Kraft und Wirksamkeit fort bestehen soll.

Art. 63.

Der gegenwärtige Vertrag soll von Ihrer Majestät der Königin von Spanien und von Seiner Majestät dem Kaiser von Marokko ratifizirt werden und die Auswechselung der Ratifikationen soll im Tanger innerhalb 50 Tagen, oder wo möglich früher stattfinden. Es sollen vier Exemplare dieses Vertrages unterzeichnet und besiegelt werden: eines für Ihre katholische Majestät, ein zweites für Seine Marokkanische Majestät, ein drittes, welches dem Spanischen Geschäftsträger in Marokko zur Verwahrung übergeben wird, und ein viertes, welches in den Händen des Ministers der auswärtigen Angelegenheit dieses Königreichs bleibt, und jeder der kontrahirenden Theile hat dafür zu sorgen, daß Alles was die Artikel, aus welchem er besteht, enthalten, mit der größten Pünktlichkeit beobachtet werde.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten denselben vollzogen und mit ihren Siegeln bedruckt, Madrid den 20. November 1861 der christlichen Zeitrechnung, welches dem 17. der ersten Chumeda 1278 der Hadschra entspricht

(L. S.) [gez.] Saturnino Calderon Collantes.

(L. S.) [gez.] Der Califa unseres Herrn des Fürsten der Gläubigen (welchem Gott gnädig sei) El Abbés, Sohn des Fürsten der Gläubigen (welchem Gott verzeihen möge).

Der gegenwärtige Traktat ist von Ihrer katholischen Majestät und von Sr. Majestät dem Kaiser von Marokko ratifizirt und die Ratifikationen sind zu Tanger den 2. April d. J. ausgewechselt worden, da dieser Akt innerhalb des im Traktate festgesetzten Termin in Folge unvorhergesehener Umstände nicht vollzogen werden konnte.

Statistik.

Zusammenstellung über den Verkehr der zu den Rhedereien von Memel, Königsberg, Elbing, Danzig, Kolberg, Stettin, Wolgast, Greifswald, Stralsund und Barth gehörenden Seeschiffe im Jahre 1861.[1])

Es sind ausgelaufen aus	Nach Rußland				Nach Schweden und Norwegen				Nach Dänemark, einschließlich Holstein und Schleswig			
	beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.	
	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Rußland	.	.	10	1956	2	216	1	285	1	87	.	.
Schweden und Norwegen	.	.	1	116	2	168	15	2167	.	.	.	.
Dänemark, einschließlich Holstein und Schleswig	.	.	6	838	1	40	10	1567	.	.	2	281
Deutschen Küstenländern	4	429	2	237	1	21	2	212	1	21	.	.
Niederlanden	1	48	.	.	.	.	2	392	.	.	.	.
Belgien	2	344	10	2015	1	193	3	557	2	170	.	.
Großbritannien	40	6497	17	3446	18	2432	9	1686	80	12363	.	.
Frankreich	3	624	2	482	1	66	3	512	1	73	.	.
Spanien (mit Gibraltar)	3	689	20	4629	.	.	.	.	.	.	.	.
Portugal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterreich und Ober-Italien	.	.	1	173	.	.	.	.	.	.	.	.
Unter-Italien, Malta	1	396	2	506	.	.	.	.	.	.	.	.
Türkei, Egypten, Griechenland, Jonischen Inseln	.	.	11	2654	.	.	.	.	.	.	.	.
Nordküste von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederländisch Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
China	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Australien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Vereinigten Staaten von Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spanisch Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mexiko und Central-Amerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neu-Granada	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Brasilien	.	.	.	.	.	.	.	.	1	118	.	.
Rio de la Plata	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Westküste von Südamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen aus fremden Ländern	54	9027	82	17052	26	3136	45	7378	86	12832	2	281
Aus Preußen	80	10329	15	2012	26	1988	18	3272	105	9094	.	.

[1]) Vergl. die Bemerkungen zu der Zusammenstellung für 1859, Handels-Archiv 1860 Bd. II. S. 93, und wegen des Vorjahres Handels-Archiv 1861 I. S. 585.

Es sind ausgelaufen aus	Nach Deutschen Küstenländern				Nach den Niederlanden				Nach Belgien			
	beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.	
	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Rußland	3	100	.	.	4	550	.	.	32	5905	.	.
Schweden und Norwegen	.	.	.	.	1	71	.	.	5	1055	.	.
Dänemark, einschließlich Holstein und Schleswig	1	74	1	215	1	123	.	.	.	.	.	.
Deutschen Küstenländern	1	16	.	.	.	.	.	.	3	146	.	.
Niederlanden	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgien	2	109	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Großbritannien	35	4425	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Frankreich	9	1001	.	.	1	112	.	.	1	144	.	.
Spanien (mit Gibraltar)	1	75	.	.	1	139	.	.	.	.	.	.
Portugal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterreich und Ober-Italien	1	99	.	.	.	.	.	.	1	219	.	.
Unter-Italien, Malta	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Türkei, Egypten, Griechenland, Jonischen Inseln	.	.	.	.	.	.	.	.	2	336	.	.
Nordküste von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederländisch Ostindien	.	.	.	.	3	1169	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
China	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Australien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Vereinigten Staaten von Nordamerika	.	.	.	.	3	769	.	.	9	2134	.	.
Britisch Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spanisch Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	2	451	.	.
den übrigen Theilen von Westindien	1	186	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mexiko und Central-Amerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neu-Granada	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Brasilien	3	431	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rio de la Plata	.	.	.	.	.	.	.	.	3	587	.	.
Westküste von Südamerika	1	346	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen aus fremden Ländern	58	6862	1	215	14	2933	.	.	58	10977	.	.
Aus Preußen	28	1779	.	.	75	7614	.	.	104	14928	.	.

Nach Großbritannien				Nach Frankreich				Nach Spanien (mit Gibraltar)				Nach Portugal			
beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.	
Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
97	18474	.	.	14	2884	.	.	1	110	.	.	.	.	.	.
67	9798	.	.	7	1145	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	281	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
9	622	9	1157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	148	52	5194	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6	824	54	7591	.	.	.	.	1	131	.	.	.	.	.	.
25	3677	380	63908	7	923	.	.	39	8133	.	.	8	1365	.	.
7	978	130	17914	.	.	5	846	1	213	.	.	.	.	.	.
18	2597	2	212	.	.	1	242	.	.	16	3182	.	.	1	110
3	427	.	.	1	197	.	.	.	.	4	530	.	.	4	779
15	2587	.	.	4	885	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	299	.	.	1	125	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
32	6091	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	357	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	599	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	358	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	7407	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
40	10710	.	.	3	771	.	.	.	.	.	.	1	232	.	.
1	222	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6	1393	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
4	1140	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	290	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	248	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	984	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
369	70511	627	95976	37	6930	6	1088	42	8587	20	3712	9	1597	5	889
904	152394	2	298	235	38852	.	.	16	3628	.	.	7	1245	.	.

Es sind ausgelaufen aus	Nach Oesterreich und Ober-Italien				Nach Unter-Italien (Sicilien), Malta				Nach der Türkei, Egypten, Griechenland, Jonischen Inseln			
	beladen		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.	
	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Rußland	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Schweden und Norwegen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dänemark, einschließlich Holstein und Schleswig	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deutschen Küstenländern	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederlanden	1	99	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgien	1	155	.	.	.	.	.	.	2	241	.	.
Großbritannien	7	987	.	.	6	1325	.	.	41	8435	.	.
Frankreich	2	247	.	.	.	.	.	.	.	.	3	676
Spanien (mit Gibraltar)	1	153	1	189	.	.	1	151	.	.	3	715
Portugal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterreich und Ober-Italien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Unter-Italien, Malta	.	.	.	.	.	.	2	273	.	.	2	364
Türkei, Egypten, Griechenland, Jonischen Inseln	.	.	.	.	.	.	.	.	1	86	4	758
Nordküste von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	210
den übrigen Theilen von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederländisch Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
China	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Australien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Vereinigten Staaten von Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spanisch Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Westindien	1	92	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mexiko und Central-Amerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neu-Granada	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Brasilien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rio de la Plata	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Westküste von Südamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen aus fremden Ländern	13	1733	1	189	6	1325	3	424	44	8762	13	2723
Aus Preußen	2	219	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Nach der Nordküste von Afrika				Nach den übrigen Theilen von Afrika				Nach Britisch Ostindien		Nach Niederländisch Ostindien				Nach den übrigen Theilen von Ostindien	
beladen		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		beladen.		in Ballast.		in Ballast.	
Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	1	332	.	.	.	.	1	332	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	2	375	.	.	2	785	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	1	157	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	358	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	304	.	.	.	.	3	1554
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	290	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	1	157	3	707	.	.	3	1089	1	332	2	648	3	1554
2	323	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Es sind ausgelaufen aus	Nach China				Nach Australien				Nach Britisch Nordamerika.			
	beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.	
	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Rußland	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Schweden und Norwegen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Dänemark, einschließlich Holstein und Schleswig	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deutschen Küstenländern	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederlanden	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	333
Belgien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Großbritannien	.	.	.	.	1	347	.	.	2	476	14	4101
Frankreich	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	869
Spanien (mit Gibraltar)	.	.	.	.	.	.	.	.	2	574	3	864
Portugal	.	.	.	.	.	.	.	.	1	336	.	.
Oesterreich und Ober-Italien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Unter-Italien, Malta	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Türkei, Egypten, Griechenland, Jonischen Inseln	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nordküste von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederländisch Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Ostindien	3	1554	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
China	13	2328	8	808	.	.	.	.	.	.	.	.
Australien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	4	1114
Vereinigten Staaten von Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spanisch Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mexiko und Central-Amerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neu-Granada	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Brasilien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Rio de la Plata	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Westküste von Südamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen aus fremden Ländern	16	3882	8	808	1	347	.	.	5	1386	25	7281
Aus Preußen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika				Nach Brittisch Westindien				Nach Spanisch Westindien				Nach den übrigen Theilen von Westindien.			
beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.	
Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6	1474	1	154	.	.	.	.	2	539	.	.	.	.	.	.
30	8077	17	4592	1	222	.	.	7	1757	.	.	10	2556	.	.
4	934	2	511	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	812	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	299	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	1	253	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	1	160	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	886	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	260	.	.	2	482
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
46	12183	22	5670	1	222	.	.	10	2595	1	260	10	2556	2	482
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Es sind ausgelaufen aus	Nach Mexiko und Central-Amerika				Nach Neu-Granada				Nach Brasilien			
	beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.	
	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
Rußland	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Schweden und Norwegen	.	.	.	.	.	.	.	.	1	167	.	.
Dänemark, einschließlich Holstein und Schleswig	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Deutschen Küstenländern	.	.	.	.	.	.	.	.	1	131	.	.
Niederlanden	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Belgien	.	.	.	.	.	.	.	.	1	118	.	.
Großbritannien	1	318	.	.	.	.	.	.	2	280	.	.
Frankreich	.	.	1	254	.	.	.	.	1	148	.	.
Spanien (mit Gibraltar)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Portugal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Oesterreich und Ober-Italien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Unter-Italien, Malta	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Türkei, Egypten, Griechenland, Jonischen Inseln	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Nordküste von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Afrika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Niederländisch Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Ostindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
China	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Australien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Britisch Nordamerika	.	.	.	.	.	.	1	290	.	.	.	.
Vereinigten Staaten von Nordamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	1	101	.	.
Britisch Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spanisch Westindien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
den übrigen Theilen von Westindien	.	.	2	708	.	.	.	.	.	.	.	.
Mexiko und Central-Amerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Neu-Granada	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Brasilien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	131
Rio de la Plata	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Westküste von Südamerika	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen aus fremden Ländern	1	318	3	962	.	.	1	290	7	945	1	131
gegen in 1860	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Aus Preußen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
gegen in 1860	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Nach Rio de la Plata				Nach der Westküste von Südamerika				Zusammen nach fremden Ländern				Nach Preußen			
beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.		beladen.		in Ballast.	
Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.	Schiffe.	Lasten.
.	.	.	.	.	.	.	.	154	28326	11	2241	69	9081	6	899
.	.	.	.	.	.	.	.	85	13068	16	2283	5	209	11	630
.	.	.	.	.	.	.	.	5	518	19	2901	58	7073	108	12666
2	636	.	.	.	.	.	.	22	2022	13	1606	19	1265	34	4153
.	.	.	.	.	.	.	.	3	295	55	5919	23	2339	3	569
1	148	.	.	1	308	.	.	28	4754	68	10317	36	5013	24	4716
.	.	.	.	1	358	.	.	365	66113	437	77733	967	144331	161	38745
.	.	.	.	.	.	.	.	31	4540	149	22064	20	2743	74	16240
.	.	.	.	.	.	.	.	26	4227	48	10294	8	1742	7	1868
1	180	.	.	.	.	.	.	9	1952	8	1309	5	853	2	414
.	.	.	.	.	.	.	.	22	4089	1	173	1	148	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	3	820	6	1143	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	35	6513	15	3412	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	2	357	2	367	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	253	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	599	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	4	1527	1	358	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	3	1554	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	14	2682	11	2362	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	26	7407	5	1404	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	57	14717	1	160	1	251	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	222	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	11	2730	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	2	278	5	1450	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	4	1140	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1	290	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	4	549	1	131	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	4	835	1	290	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	4	1302	4	1330	4	1302	.	.	.	.
4	964	.	.	2	666	4	1302	926	173404	878	149472	1212	175048	430	80900
.	.	.	.	.	.	.	.	947	169012	760	136475	1007	146219	427	82015
2	573	.	.	.	.	.	.	1586	242966	35	5582	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	1516	243483	25	3264	.	.	.	.

Handelsverhältnisse Porto-Platas.

Die politischen Ereignisse, welche zu Ende vorigen Jahres dieses Land bewegten und später mit dessen Umgestaltung in eine Spanische Provinz endeten, haben der Lebhaftigkeit des Handels im Allgemeinen nicht geschadet. Die Einfuhr, sowohl direkt von Europa als St. Thomas und Nordamerika, belief sich während des Jahres 1860 auf 891,500, während des Jahres 1861 auf 963,000 harte Span. Thaler.

Tabak war während beider Jahre in großer Nachfrage zu vollen Preisen. Die Ernte von 1860 lieferte der Ausfuhr das Quantum von ca. 55,000 Ctr., und jene von 1861, deren Verschiffung wohl erst im April kommenden Jahres beendigt werden wird, verspricht wenigstens ein Resultat von 70,000 Ctr. zu ergeben. Der Durchschnittswerth dieses Produkts blieb sich während beider Ernten so ziemlich gleich und ist mit 16 Piaster Spanisch pro Centner zu notiren.

Bienenwachs kam während der beiden Perioden in bedeutend geringeren Quantitäten zur Verschiffung als vorher, wozu einmal der zunehmende Verbrauch im Lande selbst, sodann die jedesmal zur Erntezeit dieses Artikels obwaltende Trockenheit beitrugen.

Wachs lieferte der Ausfuhr 1860 20,763 Pfd., 1861 12,292 Pfd. Der Preis des Produkts schwankte zwischen 28 à 32 Piast. Span. pro Centner in beiden Jahren.

Trockene Ochsenhäute, gesucht während des Jahres 1860 zu gewohnten Preisen, zwischen 14 à 15 Piast. Span. pro Centner fluktuirend, blieben im darauf folgenden Jahre vernachlässigt, und namentlich nach Ausbruch der Feindseligkeiten in den Vereinigten Staaten fiel deren Werth auf 8—9 Piast. Span. pro Ctr. 1860 wurden ausgeführt 16,237 Stück, 1861 7479 Stück.

Mahagoniholz theilte so ziemlich ein gleiches Loos mit vorigem Produkt. In gutem Begehr zu normalen Raten während des Jahres 1860 fand es im darauf folgenden Jahre nur noch Nehmer zu einer bedeutenden Preisermäßigung von reichlich 20 pCt. Ausfuhr des Artikels im Jahre 1860 1,806,675 Fuß, im Jahre 1861 1,710,602 Fuß.

Gelb-, Blauholz und Lignum Vitae waren bei spärlichen Zufuhren nur zu niedrigen Preisen zu begeben.

	1860.	1861.
Ausfuhr von Lignum Vitae ...	26 Ton.	71 Ton.
„ „ Gelbholz	505 „	902 „
„ „ Blauholz	335 „	180 „

Lignum Vitae hielt sich je nach den Dimensionen auf 10 à 14 Piast. pro Tonne, Blauholz variirte zwischen 10 und 11 Piast. pro Tonne, Gelbholz zwischen 12 und 13 Piast. pro Tonne.

Von Honig kam in beiden Jahren nur eine höchst unbedeutende Quantität zum Export. Verschifft wurden davon 1860 1600 Gallonen, 1861 1650 Gallonen und wurde dafür willig 50 Cent. Span. pro Gallone bezahlt.

Von Kaffee wurden 235 Säcke, von Cacao 14 Säcke und von Schildkrötenschale 200 Pfd. zu unbekannten Preisen ausgeführt.

Der Fakturawerth sämmtlicher aus diesem Hafen abgegangenen Landesprodukte ist für das Jahr 1860 901,610 Piast. Gold, für das Jahr 1861 998,400 Piast. Gold.

Die Anzahl hier eingelaufener und versegelter Schiffe beträgt für das Jahr 1860 97 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 13,045, für das Jahr 1861 106 Schiffe mit 14,378 Tonnengehalt. Hierbei betheiligten sich die Deutschen Flaggen in folgendem Verhältniß:

	1860.		1861.	
Hamburg	22 Schiffe	mit 4465 Ton.	15 Schiffe	mit 3225 Ton.
Bremen	16 „	2531 „	16 „	2934 „
Oldenburg ...	3 „	448 „	8 „	1434 „
Hannover ...	1 „	289 „	— „	— „
	42 Schiffe	mit 7733 Ton.	39 Schiffe	mit 7593 Ton.

Bei den Einfuhrzöllen ist provisorisch die Veränderung eingetreten, daß es dem Importirenden freisteht, nach Belieben die Schätzung nach dem auf der Insel Cuba eingeführten Tarife, oder nach dem der früheren hiesigen Republik in Anspruch zu nehmen, eine Maßregel, die unserem Handel, namentlich bei feinen Waaren, eine wesentliche Erleichterung bietet. — Exportzölle sind sich bis jetzt gleich geblieben, mit Ausnahme der Einführung einer Wägegebühr von 1 pCt. auf den Werth der Zölle.

Soviel man indessen hört, wird jetzt emsig an einem neuen und liberalen Zolltarif für dies Land gearbeitet. — Das Papiergeld der früheren Republik, das nach Verheißung des General-Kapitains im Laufe des kommenden Frühjahrs aus dem Verkehr gezogen werden soll, ist seit der neuen Ordnung der Dinge hier keiner weiteren Schwankung unterworfen und hält sich fest auf 4000 Piast. Papier für 16 Pfd. Gold, was den Handelsgang in hohem Grade begünstigt.

Die Rechtspflege anlangend, so hat die Spanische Regierung angeordnet, daß für Civilsachen das bisher geltende Französische Recht (Code Napoléon) in Kraft bleibe, mit der Bedingung jedoch, daß im Prozeßverfahren die Vorschriften der Spanischen Gesetzgebung beobachtet werden. In Handels- und Kriminal-Angelegenheiten ist dagegen die Spanische Gesetzgebung mit Spanischem Verfahren ins Leben getreten.

Ferner scheint es die Absicht der Regierung zu sein, ein Küstengesetz ins Leben zu rufen, durch welches ein reger Geschäftsverkehr zwischen den Inseln Domingo, Cuba und Porto Rico hervorgebracht werden könnte.

Porto Plata, 31. Dezember 1861.

Mittheilungen.

Königsberg, 15. Juni. Das Getreidegeschäft hat eine belangreiche Besserung auch im Laufe des Monats Mai nicht erfahren. Die inzwischen eingetroffenen Abladungen von Rußland und Polen, deren Gesammtquantum man auf etwa 10,000 Lasten schätzt, mußten, trotzdem dies Quantum dem vorjährigen bedeutend nachsteht, zum großen Theil zu Boden genommen werden und vermehrten dadurch die hiesigen ohnehin noch beträchtlichen Vorräthe wesentlich. Ganz besonders war solches mit Weizen der Fall, in welcher Getreidegattung das Geschäft als vollständig gelähmt zu betrachten ist; die umfangreichen Zufuhren, mit denen Amerika fortdauernd den Markt Englands überhäuft, haben die Preise in dem Maße gedrückt, daß die Rückwirkung auf den hiesigen Platz sich auf ein Sinken der Preise für den Verkauf des Monats bis zu 10 Sgr. pro Scheffel ausdehnte. Unter Berücksichtigung der durch lange Auflagerung und Bearbeitung des Weizens entstehenden Vertheuerung und einer bis jetzt ganz fern liegenden Konjunktur stehen für die Realisirung der Weizenläger voraussichtlich herbe Verluste bevor. — Die aus den namhaften hiesigen Beständen erfolgten Abladungen nach Großbritannien, Holland, Frankreich und Belgien betrafen zum größten Theil die Erfüllungen früherer Verkäufe. Aus dem voraufgelaufenen Monate vorgenommene Konsignations-Abladungen nach England und Holland haben überaus ungünstige Resultate geliefert und soweit dieselben losgeschlagen sind, schwere Verluste im Gefolge gehabt. — Für Roggen begann zu Ende des Monats Mai die Nachfrage von außerhalb sich zu beleben, so daß unserem Handelsplatze noch Holland, Dänemark, Schweden und dem Rhein, und in neuerer Zeit nach Vor- und Hinterpommern Absatzquellen blieben. — Dieselben wurden, aus Besorgniß vor Verlusten, wie solche beim Weizen bevorstehen, mit Eifer benutzt, wennschon die Abladungen nach diesen auswärtigen Märkten bis jetzt einen kaum nennenswerthen Nutzen schafften. Die Verschiffungen erhielten sich zeither im lebhaften Gange und für den Fall, daß die Berichte über an den Bezugsquellen sich stark aufräumende Roggenläger an Wahrscheinlichkeit gewinnen, dürfte eine Steigerung der Preise für den weiteren Verlauf der Verschiffungen und für

die noch zu erwartenden, freilich nicht mehr belangreichen Zufuhren von Rußland und Polen unserem Platze wohl in Aussicht stehen. — Die am Schlusse des Mai bezahlten Preise sind: für Weizen, hochbunten, 120 bis 121 Pfd. 72 Sgr., 131—132 Pfd. 88 Sgr.; bunten, 127 Pfd. 82½ bis 83 Sgr.; rothen, 122—123 Pfd. 70 Sgr., 126 Pfd. 80 Sgr.; für Roggen, 117—119 Pfd. 51—53¾ Sgr., 121—124 Pfd. 54 bis 55½ Sgr.; Mai bis Juni, 120 Pfd. 54 Sgr.; August bis September, 120 Pfd. 54½ Sgr.; September bis Oktober, 120 Pfd. 55½ Sgr. — Die Ernte-Aussichten für unsere Provinz sind bis jetzt befriedigend und haben der Spekulation nicht Raum zum Aufschwung der Getreidepreise gegeben. — Die Preise für Gerste und Hafer erfuhren ebenfalls einen Rückgang. Von ersterer war, da das genannte Quantum ohnehin nicht groß ist, der Export von keinem Belang; die Preise reduzirten sich: für große, 110—111 Pfd., auf 41 Sgr.; für kleine, 95—106 Pfd., auf 33 bis 42 Sgr. — Von Hafer wurden im Laufe des Monats einige Ladungen nach London verschifft. Der Bedarf für den Konsum erhielt sich leidlich gut. Die bezahlten Preise sind für loko Waare, 70—73 Pfd. 26½ bis 28½ Sgr., 74 Pfd. 30 Sgr.; für Mai bis Juni, 50 Pfd. Z. G. 28 Sgr. — Die Preise für Erbsen blieben bei geringen Umsätzen ziemlich unverändert; es wurden weiße Kocherbsen mit 55—60 Sgr., weiße Futtererbsen mit 45—52 Sgr., graue Erbsen mit 50—85 Sgr. bezahlt. Von letzteren waren die disponiblen Bestände nur gering und fand sich dafür nach Holland Absatzquelle, während von Futtererbsen bei ebenfalls nur geringen Vorräthen wenig Verschiffungen zu Stande gebracht wurden. — Das Geschäft in Bohnen und Wicken war von keiner Bedeutung und befriedigte lediglich die Konsumtionsfrage. Die gezahlten Preise waren für Bohnen 55—60 Sgr., für Wicken 45—50 Sgr. — Das Leinsaatgeschäft gestaltete sich zufriedenstellend; von inländischen Zufuhren kam nichts von Belang an den Markt, doch fanden die Abkünfte aus Polen, welche diesmal etwa nur ein Drittel des sonst zugeführten Quantums betrugen, schnellen Absatz. Die Kauflust basirte auf dem Export, da die Müller unserer Provinz ihren Bedarf bis zur neuen Ernte hin bereits im Herbst und Winter deckten. Die Preise erhielten sich für feine Saaten, 108—116 Pfd. auf 80—100 Sgr., für mittel Saaten, 104—110 Pfd. auf 65—78 Sgr., für gewöhnliche Saaten, 98—110 Pfd. auf 60—70 Sgr. — In Rapps und Rübsen fanden Umsätze wegen mangelnden Vorraths und fehlender Zufuhren nicht statt. — Das Spiritusgeschäft beschränkte sich, wie seit langer Zeit, nur auf die Verkäufe am Platze selbst und nach der Provinz, wohin der Abzug ein ziemlich lebhafter im Laufe des Monats wurde, so daß die Preise eine Besserung erfuhren. Bezahlt wurde für loko Waare ohne Faß 17⅓ Rthlr., mit Faß 18⅓ Rthlr.; für Juli-Lieferung 18⅚ Rthlr., für August-Lieferung 19⅚ Rthlr. für 8000 pCt. Tralles. — Das Hanf- und Flachsgeschäft erfreut sich seit der günstigen Eisenbahnverbindung mit Rußland eines merklichen Aufschwunges und sind auch für den Mai die Umsätze in diesen Artikeln ganz lebhaft gewesen, obgleich auf den Russischen Märkten Flauheit namentlich für Flächse vorherrschend war. Die vorgekommenen Partien Flachs aus der Kowunser und Wilnaer Gegend, auf etwa 6000 Ctr. zu veranschlagen, fanden bei ihrer guten Beschaffenheit bereits willig Abnahme und erzielten die Preise von 13⅓ bis 14 Rthlr. pro Centner. Von Podolierflächsen kamen zeither gegen 4000 Ctr. ein und fanden zu 13¾ bis 14⅙ Rthlr. Käufer. Man verspricht sich bei der guten Qualität einen günstigen Absatz an die Spinnereien. Hanf blieb gesucht; die stromwärts jetzt herangekommenen Partien sind größtentheils noch unverkauft, da die Forderungen dafür zu hoch gespannt sind. Etwa 1500 Ctr. Reinhanf, direkt von Riga zugeführt, wurden mit 10⅓ bis 10⅔ Rthlr. pro Ctr. aus dem Markte genommen. Das Heringsgeschäft entsprach in Betreff des regen Absatzes für den Monat Mai den gehegten Erwartungen um so mehr, als die Zufuhren von Norwegen nachließen und nicht mehr den Umfang, auf den man rechnete, erreichten. Bei dem lebhaften Vertrieb nach Rußland und der Provinz verringerten sich die Läger zusehends, so daß die verbliebenen Bestände als klein zu bezeichnen sind. Norwegische gebrakte Waarheringe erzielten einen Preis von 6⅙ bis 6⅓ Rthlr. pro Tonne transito. Für Schottische crown full brand wurden 11 Rthlr., für full brand 9½ Rthlr., für Ihlenheringe 10⅓ Rthlr. pro Tonne versteuert bezahlt. Von Norwegischen Fettheringen ist die Zufuhr im Mai, circa 4000 Tonnen betragend, größer als sonst gewesen, so daß nach Befriedigung des gewöhnlichen Bedarfs für diese Sorten die stärkere Zufuhr Veranlassung zu einem Sinken der Preise geworden ist; man zahlte zuletzt für Kaufmannsheringe 8⅓ bis 9⅓ Rthlr., Mittelheringe 7½ bis 8⅓ Rthlr. pro Tonne versteuert. Küstenheringe aus Stettin und Wolgast nach hier konsignirt, fanden fast keinen Absatz, da bei gleichen Preisen den Norwegischen Heringen der Vorzug gegeben wird. Ein großer Theil dieses Konsignationsgutes ist aus dem Grunde zurückgesandt. — Aus dem Kolonialwaarengeschäft ist nichts Nennenswerthes zu berichten. — Unsere Zuckerraffinerien stehen auf dem Punkte, ihre Thätigkeit einzustellen, da sie in der Verarbeitung des Rübenrohzuckers nicht mehr Rechnung finden und erliegen so dem gleichen Schicksal der ihnen bereits auf anderen Plätzen vorangegangenen. Das Rhedereigeschäft fand lebhafte Beschäftigung durch die Getreide-Exporte, so daß mitunter Klagen über Mangel an Schiffsräumen laut wurden. — In unserem Vorhafen Pillau liefen im Monat Mai ein: mit Ballast beladen 134, mit Stückgut 49, mit Heringen 22, mit Steinkohlen 22, mit Gypssteinen 9, mit Mauersteinen 3, mit Kalksteinen 9, mit Eisen 6, mit Theer 1, mit Guano 1, mit Wein 1, mit Zucker 1, mit Cement 1, mit Kartoffeln 1, zus. 260 Schiffe; während ein Auslaufen von Schiffen daselbst sich auf 472 herausstellt, und zwar: nach Großbritannien: 46 mit 5023 Last Weizen, 3 mit 243 Last Hafer, 1 mit 74 Last Bohnen, 3 mit 133 Last Erbsen, 1 mit 145 Last Gerste, 1 mit 91 Last Leinsaat, 3 mit 324 Last Sleepers, 7 mit 321 Last Oelkuchen, 1 mit 63 Last Knochen; nach Holland: 18 mit 1052 Last Weizen, 54 mit 4629 Last Roggen, 6 mit 343 Last Erbsen, 8 mit 618 Last Leinsaat; nach Norwegen: 42 mit 1789 Last Roggen, 3 mit 83 Last Erbsen; nach Schweden: 63 mit 2344 Last Roggen, 5 mit 249 Last Gerste, 4 mit 180 Last Erbsen, 2 mit 102 Last Leinsaat, 1 mit 35 Last Weizen; nach Dänemark: 65 mit 1699 Last Roggen, 2 mit 105 Last Weizen, 1 mit 16 Last Erbsen, 4 mit 130 Last Leinsaat; nach Frankreich: 4 mit 561 Last Weizen; nach Belgien: 3 mit 161 Last Roggen, 4 mit 288 Last Weizen; nach Kolberg: 10 mit 157 Last Roggen; nach Rostock: 7 mit 206 Last Roggen, 1 mit 18 Last Erbsen, 1 mit 17 Last Leinsaat; nach Lübeck: 6 mit 166 Last Roggen, 2 mit 40 Last Erbsen; nach Bremen: 8 mit 340 Last Roggen, 1 mit 40 Last Erbsen, 1 mit 14 Last Mehl; nach der Maas, Weser und Elbe: 7 mit 391 Last Roggen; nach Greifswald: 2 mit 34 Last Roggen; nach Stettin: 11 mit 993 Last Stückgut, 8 mit 132 Last Roggen, 5 mit 74 Last Mehl, 4 mit 64 Last eichene Stäbe; nach Hannover: 34 mit 1642 Last Roggen, 1 mit 24 Last Weizen, 6 mit 186 Last Lumpen, 2 mit 93 Last Dielen, zusammen 472 Schiffe.

Tilsit, 15. Juni. Die Witterung ist im vergangenen Monat Mai für unsere Felder günstig gewesen. Der Stand des Sommergetreides befriedigt allgemein, vom Wintergetreide steht Weizen ebenfalls gut, Roggen dagegen nicht überall. Die frühere nasse Witterung hat auf manchen Feldern eine Fäulniß der Pflanze bewirkt; diese Fälle stehen indessen vereinzelt da, und man kann bei der Ueppigkeit der meisten Felder auf eine gute Mittel-Ernte rechnen. Diese günstigen Aussichten haben jede Spekulation verdrängt. Der Landmann bringt seine Vorräthe reichlich an Markt, weil auch die bevorstehende Ernte der Frühkartoffeln den Werth seines Getreides verringern könnte. Als Käufer treten nur Konsumenten besonders von Ruß und den Fischergegenden auf, während unsere Kaufleute sich ganz zurückhalten. Nach einem alten Vorurtheile kauft der Konsument lieber am Markte als vom Speicher selbst, wenn der Kaufmann für gleiche Waare weniger verlangt. Aus diesem Grunde haben sich die Marktpreise nur wenig verringert. Man zahlte für Weizen 70—86 Sgr., für Roggen 45

bis 55 Sgr., für Gerste 30 bis 40 Sgr., für Hafer 20—26 Sgr., für Erbsen 60—75 Sgr., für Wicken 35—40 Sgr., für Kartoffeln 24 bis 27 Sgr. pro Scheffel. — Im Engrosgeschäft war nur am Anfange des Monats einiger Verkehr. Die Preise sind im Allgemeinen 2—6 Sgr. pro Scheffel billiger als im April anzunehmen. Es wurden verladen: nach Königsberg: 20 Last Weizen, 60 Last Roggen, 15 Last Hafer, 140 Last Leinsaat; und nach Memel: 256 Last Roggen, 20 Last Gerste, 56 Last Hafer, meistens Wittinnengut. An die hiesigen Oelmühlen wurden 200 Last Leinsaat verkauft. — In unseren Beständen verblieben: 120 Last Weizen, 150 Last Roggen, 230 Last Gerste, 520 Last Hafer, 20 Last Wicken, 250 Last Leinsaat. — Unsere Oelmühlen waren in regelmäßigem Betriebe. — Für Leinkuchen zeigte sich Begehr und es mögen 10—15,000 Ctr. auf Lieferung pro Juni à 65 Sgr. verkauft sein. Auch für Leinöl waren Käufer à 13½ Rthlr. pro Ctr. Ziel 3 Monate. — Von den übrigen Fabriken heben wir die Papiermühle und die Eisengießereien hervor, welche fortwährend gute Geschäfte machen. — Flachs bleibt unbeachtet, Heede begehrt, doch in feiner Waare nicht vorhanden. In abfallenden Sorten mögen ca. 800 Ctr. theils nach Memel und theils nach Danzig abgesetzt sein. — Der fortdauernde Geldmangel in Rußland hat unser Grenzgeschäft in Thee, Schnitt- und kurzen Waaren nicht beleben können, wenngleich starker Bedarf vorhanden ist. Nach manchen trüben Erfahrungen ist man hier nicht mehr geneigt, in Rußland neue Kredite zu bewilligen. Nächstdem zieht die Preußisch-Russische Eisenbahn das Geschäft mehr nach Königsberg. — Der Ankauf Russischer Papier-Rubel, besonders für Königsberg, ist wiederum recht lebhaft gewesen. Der Kours erhielt sich auf 29 à 29½ Sgr.

Halle a. d. S., 13. Juni. Während des vergangenen Monats war das Getreidegeschäft nur in Roggen von einiger Bedeutung; Thüringen, Westphalen und Kurhessen traten fortgesetzt als Käufer für diese Frucht auf. Der Preis blieb ohne jede Schwankung auf 54—56 Rthlr. pro Wispel stehen. Außer einigen Landzufuhren und alten Bodenlägern sind auch mehrere von Berlin gekommene Ladungen Roggen zu diesem Versandtgeschäfte verwendet worden. Weizen und Gerste wurden spärlich zugeführt, hatten aber auch wenig Nachfrage, da die Preise nach auswärts nicht rentiren. Die Preise für Weizen betrugen nicht über 70 Rthlr., diejenigen für Gerste nicht über 35 Rthlr. Hafer wurde zwar nach Braunschweig, Hannover und Bremen verlangt, konnte aber nur in geringen Quantitäten beschafft werden. Der Preis bewegte sich zwischen 24 und 24½ Rthlr. pro Wispel. Die Ernte-Aussichten in der hiesigen Gegend gelten für überaus günstig. Namentlich verspricht man sich in Weizen, Roggen, Gerste und Hafer ein vollkommen gutes und reiches Resultat. Nach dem gegenwärtigen Stande der Aehren zu urtheilen, dürfte mit dem Schneiden des Roggens schon in etwa 5 Wochen begonnen werden können. Rübsen wird theilweise schon jetzt gehauen, fällt aber nicht zur Zufriedenheit aus; Rapps dagegen verspricht eine bessere Ernte, als man noch vor Kurzem erwartet hatte. Der Stand der Futterkräuter ist ein günstiger, der des Obstes kann als ein mittlerer bezeichnet werden; für den Weinertrag sind die Aussichten bis jetzt sehr günstig. Endlich stehen Kartoffeln und alle Gemüsearten bis jetzt durchweg vollkommen gut. In den sogenannten Landesprodukten beharrte das Geschäft in seiner bisherigen Stille. — Der Rüben-Rohzucker-Handel ruhte den größten Theil des Monats hindurch gänzlich. Erst in den letzten Tagen wurden ca. 7000 Ctr. zu Preisen von 11 bis 11¼ Rthlr. verkauft. Die Hälfte dieses Quantums rührte von Spekulationslagern her und bestand aus 2 bis 3 Jahre alter Waare. Vorstehend angeführte Preise sind im Verhältniß zu den Preisen des raffinirten Zuckers hoch; da die Rohzuckerfabriken indeß niedrigere Gebote beharrlich zurückweisen, indem sie erwarten, daß entweder eine Preissteigerung für raffinirte Waare eintreten, oder daß der Bedarf einzelne Raffinerien zu Zugeständnissen nöthigen wird, so ist für jetzt in der That nicht billiger anzukommen. Melis und Raffinaden werden zu gedrückten Preisen nur für den Bedarf gekauft. Das ganze, sich im Zollverein noch in erster Hand befindende Quantum Rübenrohzuckers schätzt man auf ca. 180,000 Ctr. — Die Leipziger Ostermesse hat für unseren Handels- und Fabrikenstand ein mittelmäßiges Ergebniß gehabt. In Wollenwaaren ist, was Absatz und Preise betrifft, viel zu wünschen übrig geblieben, was man namentlich dem täglichen Preisrückgange der Wolle zuschreibt. In Baumwollenwaaren hat es, besonders in Bezug auf Kattune, weniger an Absatz als an lohnenden Preisen gefehlt. Der Absatz von Leder ist gut gewesen, doch haben die niedrigen Preise auch für diesen Artikel den Fabrikanten wenig Nutzen gewährt. In den gewerblichen Verhältnissen der Stadt Suhl beginnt sich seit einigen Monaten ein Rückschreiten bemerkbar zu machen, welches insofern Besorgniß erregt, als die abgeschlossenen Verträge, welche die Lieferung von Militairwaffen zum Gegenstand haben, in nicht zu ferner Zeit erfüllt sein werden, neue Aufträge von Belang vorläufig aber nicht in Aussicht stehen, und andererseits auch die Konjunkturen für die Fabrikation von Luxusgewehren ungünstig sind, weil viele Absatzwege, namentlich nach Amerika, Rußland, Polen und Oesterreich, augenblicklich fast ganz verschlossen sind. Dazu kommt noch, daß der Begehr nach den Erzeugnissen der Suhler Parchent- und Drellfabriken sehr gering ist und die schon seit mehreren Jahren anhaltende Stockung in dem Hüttenbetriebe unvermindert fortdauert.

Minden, Anfang Juni. Der Verkehr auf den Legge-Anstalten in dem hiesigen Regierungsbezirke hat nach amtlichen Nachrichten während des verflossenen Jahres sich, wie folgt, gestaltet. Es wurden geleggt:

	pro 1860 Ellen	pro 1861 Ellen	mithin mehr Ellen
auf der Legge zu Lübbecke.....	1,438,567¼	1,624,312	185,745
„ Bielefeld....	1,632,907	1,869,945	237,038
„ Herford.....	236,005	267,715	31,710
Summa	3,307,479	3,761,972	454,493

Der durchschnittliche Verkaufswerth der geleggten Leinwand betrug:

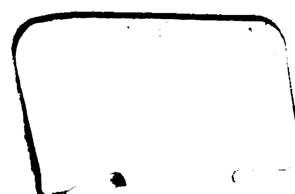
	pro 1860 Rthlr.	Sgr.	Pf.	pro 1861 Rthlr.	Sgr.	Pf.	mithin mehr Rthlr.	Sgr.	Pf.
zu Lübbecke.	133,229	24	8	152,351	—	10	19,121	6	2
„ Bielefeld.	416,843	—	—	488,000	20	6	71,157	20	6
„ Herford.	51,543	25	—	61,872	22	6	10,328	27	6
	601,616	19	8	702,224	13	10	100,607	24	2

Die erfreuliche Hebung des Verkehrs auf allen Legge-Anstalten gegen die Vorjahre ist einestheils der besseren Flachsernte im Jahre 1860, anderentheils wohl dem Umstande zuzuschreiben, daß der Begehr des Publikums nach Leinen aus reinem Handgespinnst in der letzteren Zeit allmälig wieder stärker hervortritt.

Der heutigen Nummer liegen die Bogen 23 und 24 der Handelskammerberichte bei.

Herausgegeben von Moser, Geh. Ober-Regierungsrath und Jordan, Wirkl. Legationsrath.
Gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. Decker).





11. 137

